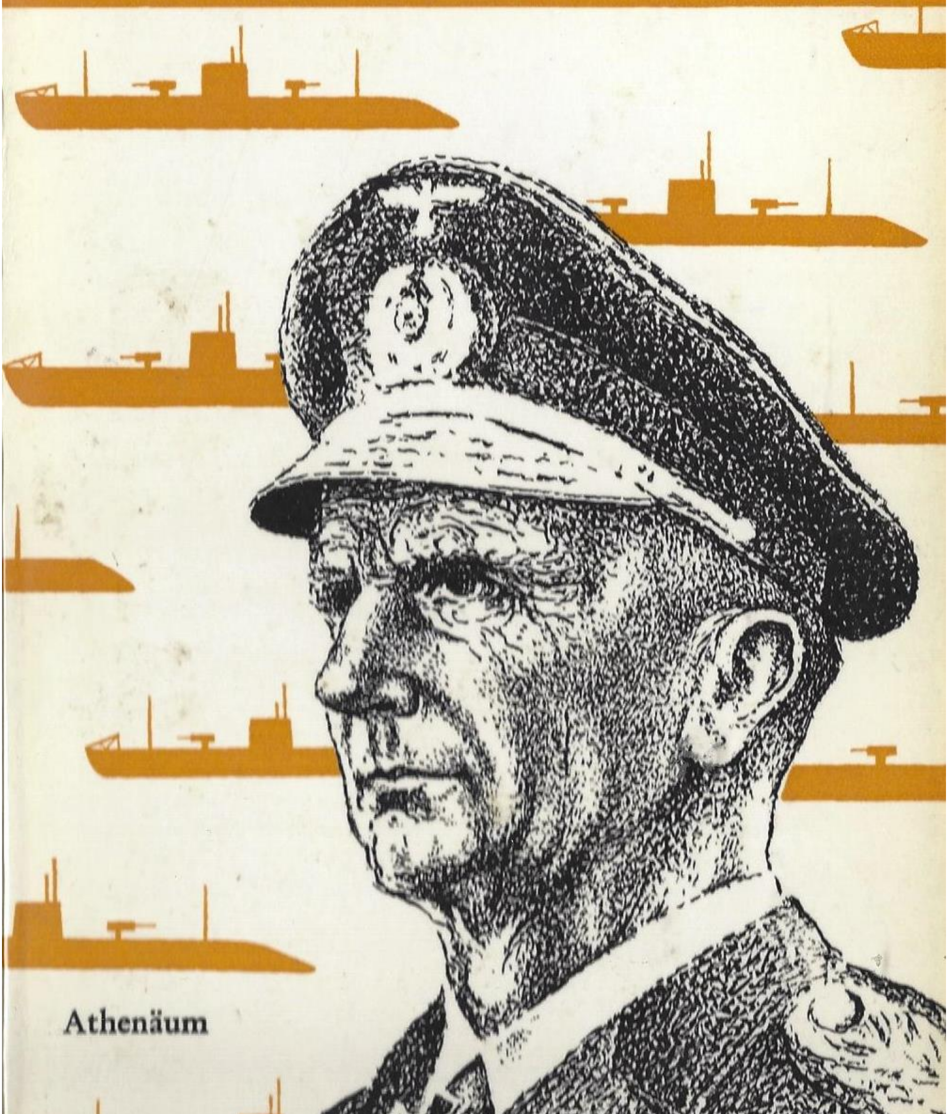
DÖNITZ

10 Jahre und 20 Tage



Athenäum

DER AUTOR

Dönitz wurde im unpolitischen Geist der Kaiserlichen Marine und der Reichsmarine erzogen. Als erfolgreicher U-Boot-Kommandant zeichnete er sich im ersten Weltkrieg aus. Mit diesen Erfahrungen wurde er 1935 vor die Aufgabe gestellt, eine neue wirkungsvolle U-Bootwaffe zu schaffen. »Zehn Jahre«, das ist die Zeit vom Beginn der Wiederaufrüstung bis zum Zusammenbruch 1945, in der Dönitz die U-Bootwaffe befehligte und zuletzt als Oberbefehlshaber den Seekrieg leitete. »Zwanzig Tage« ist die kurze, schicksalsschwere Spanne zwischen seiner Ernennung zum Regierungschef als Nachfolger Hitlers und der bedingungslosen Kapitulation.

DAS BUCH

Die U-Boote der Kriegsmarine haben, besonders in den ersten Kriegsjahren, den Gegner immer wieder in äußerst kritische Lagen gebracht. Dönitz hat die deutsche Wehrmachtführung auf die entscheidende Rolle der U-Bootwaffe aufmerksam gemacht. Daß diese Rolle nicht rechtzeitig erkannt wurde, hat den Kriegsverlauf mit den Seemächten England und USA wesentlich mitbestimmt. Was Dönitz darüber in seinem Buch berichtet, ist dokumentarisch reich belegt und von großer Dramatik. Die Analysen der militärischen Situationen und der sich daraus ergebenden Entschlüsse sind von großem Wert für die Geschichtsschreibung. Wegen der Dönitz von der Geschichte zugeteilten Rolle sprengt sein Buch den Rahmen eines militärfachlichen Berichts.

Athenäum Paperback

Paul SCHMIDT

Statist auf diplomatischer Bühne 1923-1945

Erlebnisse des Chefdolmetschers im Auswärtigen Amt mit den Staatsmännern Europas

1961. Neunte Auflage. 607 Seiten. Paperback DM 12,80

Percy Ernst SCHRAMM

Hitler als militärischer Führer

Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht

1962. 207 Seiten. Paperback DM 7,50

John MANDER

Berlin — Unterpfand der Freiheit

Deutsch von Gerhard Schönmann

Eine Analyse der drei entscheidenden Berlin-Probleme: Zankapfel innerdeutscher Auseinandersetzungen — Mittel sowjetischer Provokationen — Ursache von Zwietracht im westlichen Lager.

1962. 135 Seiten. Paperback DM 6,40

Fritz SCHMITT / Jörn GÖRES

Abriß der deutschen Literaturgeschichte in Tabellen

Dritte Auflage des früher von Seufert nach dem Tabellenwerk von Dr. Fritz Schmitt und Prof. Dr. Gerhard Fricke bearbeiteten Abrisses. Völlig neu bearbeitet von Dr. Fritz Schmitt und Dr. Jörn Göres.

1963. 263 Seiten + 1 Falttafel. Paperback DM 9,60

Athenäum Verlag · Frankfurt am Main · Bonn

Wichtige Bücher zur Kriegsgeschichte

Walter Warlimont

Im Hauptquartier der deutschen Wehrmacht 1939—1945

Grundlagen — Formen — Gestalten

1962. 564 Seiten und 9 Bildtafeln. Ganzleinen, DM 34,—

Ein dramatischer Bericht über die Problematik der obersten Führung, ein Bild der bewegenden Kräfte, die maßgeblich den Verlauf des Krieges beeinflußt haben. Der Autor, bis 1944 stellvertretender Chef des Wehrmachtführungsstabs, ist wie kein anderer der noch lebenden höheren Offiziere mit den damaligen Vorgängen vertraut.

Walther Hubatsch

Hitlers Weisungen für die Kriegführung 1939—1945

Dokumente des Oberkommandos der Wehrmacht

Herausgegeben von
Prof. Dr. Walther Hubatsch
1962. 330 Seiten. Ganzleinen, DM 39,—

Erste und einzige Ausgabe, die den ungekürzten Wortlaut der deutschen Originalfassungen bringt, sowie die » Weisungen « in moderner wissenschaftlicher Editionstechnik in den Zusammenhang der Akten des Oberkommandos der Wehrmacht stellt.

Entscheidungsschlachten des zweiten Weltkrieges

Im Auftrag des Arbeitskreises für Wehrforschung herausgegeben von Dr. Hans-Adolf Jacobsen und Dr. Jürgen Rohwer

1960. XX, 580 Seiten und 111 Abbildungen auf Kunstdruck sowie ein Beiheft mit 68 Kartenskizzen. Ganzleinen, DM 48,—

» Hiermit liegt erstmals von deutscher Seite ein repräsentatives Werk über den zweiten Weltkrieg vor, mit dem die deutsche kriegsgeschichtliche Forschung den Anschluß an die internationale Forschung gewinnt. « Die Welt

Gerald Pawle

Englands geheimer Krieg

Der Kampf der Hexenmeister 1939—1945

Mit einem Vorwort von Nevil Shute
Übersetzt unter Mitarbeit von
Dr. H. Schützenberger

1959. 262 Seiten. 23 Kunstdrucktafeln. Ganzleinen, DM 19,50

» Das Buch bezeugt eindrucksvoll, wie frontnah, unvoreingenommen und einfach die technischen Probleme angepackt werden müssen und wie überlegen häufig die aus der Praxis geborene Lösung gegenüber der Perfektion aus der Retorte ist. « Politische Studien

Walther Hubatsch

Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848—1945

1958. 269 Seiten. 6 Abbildungen. Ganzleinen, DM 19,50

» Diese flüssig und lebhaft vorgetragene Untersuchung, die auf weitgehend unverschlossenem Material beruht, hat aktuellen Rang von hoher militär- und allgemeinpolitischer Bedeutung. « Die Welt

Stephen Wentworth Roskill

Das Geheimnis um U 110

Aus dem Englischen von
Kapitän z. S. a. D. Dietrich Niebuhr

1960. 147 Seiten. 6 Zeichnungen. 15 Tafelbilder. Ganzleinen, DM 11,80

Ein seltener Fall von musterhaft erfüllter Schweigepflicht: Die sensationelle Kaperung des fast unversehrten U 110 durch die Engländer im Nordatlantik 1941 hatte fast 400 Augenzeugen, blieb aber doch bis zum Erscheinen dieses Buches ein Geheimnis.

**Bernard & Graefe
Verlag für Wehrwesen
Frankfurt am Main**

Zweite Auflage

Umfang: 490 Seiten

Satz und Druck: F.W. Wesel, Baden-Baden
Umschlagentwurf: Thomas Zach, Frankfurt
Printed in Germany

Inhalt

1. Kapitel

Auftakt

Ende September 1918 waren in Pola, dem österreichischen Kriegshafen am Adriatischen Meer, der Kapitänleutnant Steinbauer, Ritter des Ordens Pour le mérite, und ich als einer der jüngeren Kommandanten auf unseren U-Booten auslaufklar. Wir wollten draussen zusammen kämpfen, in der Nähe von Malta die grossen, durch den Suez-Kanal aus dem Osten kommenden englischen Geleitzüge erwarten und angreifen, und zwar nachts über Wasser unter Ausnutzung der kommenden Neumondzeit. Wir wollten, auf die kleine Silhouette, die geringe Sichtbarkeit des U-Bootes vertrauend, über Wasser die Zerstörersicherung durchstossen und dann an den Kern des Geleitzuges, die Dampferkolonnen, zum Überwasserschuss herankommen. Kap Passero, die Südostecke von Sizilien, in 315°, 50 sm ab, war unser Treffpunkt zu dieser, soweit wir wussten, ersten gemeinsamen Operation von zwei U-Booten. Bisher hatten die U-Boote immer jedes für sich allein Krieg geführt; sie waren einzeln ausgelaufen und marschiert, hatten sich einzeln gegen die U-Bootabwehr verteidigt, einzeln den Gegner gesucht und bekämpft; das Nachrichtenmittel des U-Boots, die Funkentelegraphie, erlaubte damals kein Zusammenarbeiten der U-Boote. Es gab noch keine Kurz- und keine Längstwelle; im getauchten Zustand war jede Funkverbindung ausgeschlossen, und über Wasser musste eine Antenne an zwei Masten aufgerichtet werden, um auf Langwelle einen Funkspruch abgeben zu können, der trotz höchster aufgewandter Energie nur geringe Reichweite besass. Während dieser Zeit der Funkspruchabgabe war das U-Boot zudem nur beschränkt tauchklar, also stärker gefährdet, und zu jedem Angriff unfähig.

Wie verabredet, stand mein U-Boot am Abend des 3. Oktober 1918 auf dem Treffpunkt südöstlich von Sizilien und wartete auf Steinbauer. Vergeblich, er kam nicht. Eine Reparatur hatte, wie ich später erfuhr, sein Auslaufen verzögert.

Nachts gegen ein Uhr wurde von meiner Brückenwache auf dem U-Boot-

turm am Himmel im Südosten, noch dunkler vom dunklen Himmel sich abhebend, ein grosses, schwarzes, wurstartiges Etwas gesichtet. Es war ein Fesselballon, der von einem Zerstörer vom Heck aus geschleppt wurde. Dieser Zerstörer war ein sogenannter «Feger»,[1] der «Vorreiter» der Bewachung eines Geleitzuges. Bald kamen in der Dunkelheit immer mehr Schatten, weitere Zerstörer und Begleitfahrzeuge und schliesslich auch die grossen, wuchtigen Silhouetten der Dampfer in Sicht: Es war ein Geleitzug, der mit tiefbeladenen Schiffen aus dem ostasiatischen Raum, Indien und China kommend Malta nach Westen ansteuerte. Ich durchstiess ungesehen die Zerstörersicherung und lief zum Angriff gegen den ersten Dampfer der äusseren Dampferkolonne an. Plötzlich drehte die ganze Reihe auf mich zu. Diese Kursänderung war wahrscheinlich eine der nach einem bestimmten Schema ausgeführten Zick-zack-Bewegungen, die alle Geleitzüge durchführten, um den Ansatz von U-Bootangriffen zu erschweren. Die Erschwerung trat für mich auch ein, ich kam gerade noch, mit hart Ruder abdrehend, dicht hinter dem Heck des ersten Dampfers, den ich eben noch von aussen angreifen wollte, mit meinem U-Boot vorbei und befand mich nun plötzlich innerhalb der ersten und zweiten Dampferreihe. Aus dieser Position griff ich erneut an und kam zum Schuss auf ein grosses Schiff der zweiten Reihe. Eine riesige helle Wassersäule vor dem Dampfer schoss hoch, eine gewaltige Detonation erfolgte. Schon kam ein Zerstörer mit hoher Fahrt und weisser Bugsee auf mich zu; ich gab Alarm, tauchte und erwartete Wasserbomben. Doch nichts erfolgte. Vielleicht wagte der Zerstörerkommandant, aus Sorge vor möglicher Beschädigung eigener Schiffe in der Enge der Kolonnen nicht, Wasserbomben zu werfen.

Unter Wasser lief ich nach aussen vom Geleitzug ab, tauchte dann vorsichtig auf und sah, allein auf dem eben über Wasser ragenden Turm meines nur angeblasenen U-Boots hockend, im Westen den Geleitzug weiterlaufen. In meiner Nähe stand noch ein Zerstörer, der sich anscheinend an der Sinkstelle des torpedierten Schiffes befand. Ich blies die Tanks voll aus, tauchte also ganz auf und lief dem ablaufenden Geleitzug nach, um noch einmal, möglichst noch in der Dunkelheit, über Wasser anzugreifen. Aber die Morgendämmerung kam zu schnell; gerade als ich wieder vor dem Geleitzug stand, wurde es so hell, dass ich tauchen musste. Ich wollte nun unter Wasser auf Sehrohrtiefe angreifen. Aber es kam anders. Durch einen Fehler in der Längsstabilität meines Bootes – ein Germania-U-Boot des B-III-Typs, das deswegen bereits bei der vorhergehenden

1 «Feger» – so genannt, weil er mit Zickzack-Kursen, auch weit nach den Seiten ausholend, vor dem Geleitzug die See «fegte», um die U-Boote frühzeitig auf Tiefe zu drücken und so ihren Angriff zu vereiteln.

Werftliegezeit erhebliche Umbauten erfahren hatte – stellten wir uns plötzlich unter Wasser auf den Kopf; die Batterie lief über, das Licht ging aus, und wir fuhren im Dunkeln nach unten in die Tiefe. Wasser hatten wir genug unter uns, etwa 2‘500 bis 3’000 m. Tiefer als 60 bis 70 m durften wir aber nicht kommen; denn der Druckkörper des U-Boots hielt nominell dem Wasserdruck nur bis zu dieser Tiefe stand. Ich liess alle Tanks anblasen, die Maschinen stoppen, zurückgehen und hart Ruder legen, um die Fahrt des Bootes nach unten vielleicht auch noch hierdurch zu hemmen. Mein tüchtiger Wachoffizier, der Oberleutnant z. S. Müssen, beleuchtete im dunklen Turm mit einer Taschenlampe das Manometer. Der Zeiger bewegte sich geschwind nach rechts, das Boot sank also schnell immer tiefer; endlich blieb der Zeiger zitternd einen Augenblick zwischen 90 und 100 m stehen und schlug dann schnell zurück. Das Ausblasen der Tauchtanks mit Pressluft hatte sich gerade noch auswirken können. Das Boot, nun unter Wasser mit ausgeblasenen Tanks viel zu leicht, schoss wie ein Stock, den man unter Wasser gedrückt hat und dann loslässt, hoch aus dem Wasser heraus und schlug auf die Oberfläche des Meeres auf. Ich riss das Turmluk auf und hielt Umschau. Draussen war es ganz hell geworden. Wir lagen mitten im Geleitzug, die Zerstörer und Dampfer hatten alle ein Flaggensignal gesetzt, überall heulten Sirenen, die Dampfer drehten ab und feuerten aus ihrem Heckgeschütz auf mich, die Zerstörer liefen auf mich zu und schossen. Es war eine reizende Situation. Ich wollte so schnell wie möglich wieder tauchen. Das ging aber nicht mehr, die Pressluft war verbraucht, das Boot hatte Treffer und Wassereinbruch. Es wurde mir klar, dass dies das Ende war, und ich befahl «Alle Mann aus dem Boot».

Ein Korkballen mit grossen Korkstücken, den wir am Tage vorher gefischt und an Deck festgezurrt hatten, wurde gelöst. Jedermann bekam neben seiner Schwimmweste nach Möglichkeit ein Korkstück.

Schmerzlicherweise hatten wir trotzdem sieben Mann Verluste, darunter auch meinen Leitenden Ingenieur, den Leutnant Jeschen.

Das U-Boot versank, der Geleitzug fuhr weiter, wir schwammen in der See. Schliesslich kehrte ein Geleitzerstörer um und zog uns aus dem Wasser.

Dies war das Ende meiner U-Bootfahrzeit im ersten Weltkrieg. Die letzte Nacht aber hatte mir eine grundsätzliche Erkenntnis mitgegeben: Der Angriff über Wasser auf einen Geleitzug im Schutz der Dunkelheit ist für das U-Boot besonders aussichtsreich. Je mehr U-Boote gleichzeitig angreifen, umso günstiger wird die Lage auch für jeden einzelnen Angreifer; denn durch Detonationen und sinkende Schiffe entsteht in dunkler Nacht eine solche Verwirrung, dass die schützenden Zerstörer in ihrer Handlungsfreiheit behindert sind und sich infolge der Häufung der nächtlichen Ereignisse zersplittern müssen. Darüber hinaus aber war es auch

aus strategischen und allgemein taktischen Gründen erforderlich, einen Geleitzug durch mehrere U-Boote anzugreifen.

Der deutsche U-Bootkrieg im ersten Weltkrieg war nach grössten Erfolgen im Jahre 1917 durch die Einführung des englischen Geleitzugsystems um seine entscheidende Wirkung gekommen. Durch die Konvoi-Bildung war der Ozean leer geworden; die deutschen U-Boote standen einzeln in See, sahen und fanden lange Zeit nichts und trafen dann plötzlich auf eine grosse Häufung von Dampfern, 30 bis 50 und mehr, umgeben von einer starken Sicherung von Kriegsschiffen verschiedenster Art. Das eine U-Boot, welches vielleicht zufällig den Geleitzug sah, griff an, versuchte noch einmal anzugreifen und immer wieder, wenn der Kommandant Nerven hatte über mehrere Tage und Nächte hinweg, bis die physische Erschöpfung von Kommandant und Besatzung den Angriffen Einhalt gebot. Waren auch ein, zwei oder mehr Schiffe von dem einen U-Boot versenkt, es war doch immer nur ein geringer Prozentsatz! Der Geleitzug fuhr weiter. Meistens sichtete ihn kein weiteres deutsches U-Boot mehr. Er erreichte England und brachte grosse Mengen Lebensmittel und Rohstoffe ins Land.

Es mussten also der Masse von Schiffen eines Konvois möglichst viele U-Boote entgegengesetzt werden.

Mit dieser Erkenntnis ging ich in die englische Gefangenschaft. Im Juli 1919 kam ich nach Haus. Man fragte mich in Kiel beim Marinestationskommando der neuen Reichsmarine, ob ich nicht weiter dienen wolle. Ich stellte die Gegenfrage an den Personalreferenten: «Glauben Sie, dass wir bald wieder U-Boote haben werden?»

Diese waren uns von den Siegermächten im Versailler Vertrag völlig verboten worden.

Seine Antwort war: «Sicherlich glaube ich das. Das bleibt ja nicht alles so. In etwa zwei Jahren werden wir hoffentlich wieder U-Boote haben.»

Diese Antwort gab mir den letzten Anstoss, weiter Soldat und bei der Marine zu bleiben. Denn ich war im ersten Weltkrieg ein begeisterter U-Bootfahrer gewesen. Ich war im Bann dieser einzigartigen U-Boot-*Seefahrty* die den U-Bootmann auf sich selbst stellt und ihm in der grossen Weite des Ozeans eine Aufgabe gibt, die Herzensstärke und Können erfordert; ich war im Bann dieser einmaligen *U-Boot-Kameradschaft,* die sich bildete durch das gleiche Schicksal, die unterschiedslosen, gleichen Lebensbedingungen eines jeden in der Gemeinschaft einer U-Bootbesatzung, in der jeder auf jeden angewiesen war und in der keiner entbehrt werden konnte. Wohl jeder U-Bootmann hatte diese Weite des Raums und der Aufgabe im Herzen gespürt und hatte sich reich gefühlt wie ein König und hätte mit keinem getauscht.

Daher fragte ich, ob wir bald wieder U-Boote haben würden.

Es kam anders. Deutschland blieb in den Fesseln des Versailler Vertrags. Wir durften bis 1935 keine U-Boote besitzen, und ich habe bis zu diesem Jahre mit U-Booten nichts mehr zu tun gehabt. Ich wurde Überwasser-Fahrer und -Taktiker, Torpedobootkommandant, Chef einer Torpedobootsflottille, Navigationsoffizier auf dem Flaggschiff des Befehlshabers der Seestreitkräfte in der Ostsee, Vizeadmiral von Loewenfeld, und dann Kommandant des Auslandskreuzers «Emden».

Ich erwähne dies alles, weil ich in diesen Jahren in eine sehr gründliche Schule der Taktik der Überwasserstreitkräfte genommen wurde. Es waren die Jahre der materiellen Ohnmacht der Reichsmarine infolge der Beschränkungen des Versailler Vertrags. Umso lebhafter und stärker wurde versucht, diese Schwäche durch gründliche seemännische, schiesstechnische und taktische Ausbildung wettzumachen. Es kam darauf an, solche taktischen Lagen zu erkennen und zu üben, welche dem Schwachen dadurch bessere Aussichten bieten, dass sie die überlegenen Kräfte des Gegners nicht voll zur Wirkung kommen lassen. Dies war vor allem in der Nachtschlacht der Fall, die grosse Schulung und grosses Können erfordert und auch friedensmässig nicht ohne Risiko ist. Sie bietet deswegen für den Schwachen grössere Vorteile als die Tagschlacht, weil sie ihm den schützenden Mantel der Dunkelheit gibt, aus der er plötzlich hervortreten und in der er sich wieder verbergen kann. Es waren die Zeiten, in denen es noch keine Ortung durch Radar gab. In diesen 20er Jahren ist ein hervorragender Taktiker, Admiral Zenker, als Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte der Exerziermeister dieser intensiven taktischen Ausbildung der Streitkräfte, besonders im Nachtkampf, gewesen.

Diese Jahre gaben mir eine gründliche friedensmässige Durchbildung meiner taktischen Kenntnisse. Sie waren die notwendige Ergänzung zu meinen Kriegserfahrungen von 1914 bis 1916 auf S. M. S. «Breslau» im Schwarzen Meer. Auf diesem Kriegsschauplatz hatten wir die grosse Überlegenheit der russischen Flotte spüren müssen. Unser Kriegführen war ein ständiges Katz- und Mausspiel um Gewinnen oder Verlieren, bei dem wir nach jedem Operieren im Schwarzen Meer das einzige Schutz bietende Loch, den Bosporus, wieder zu erreichen versuchten. Ausserdem waren diese 20er Jahre die notwendige Ergänzung zu meiner Kriegserfahrung auf U-Booten als Wachoffizier und Kommandant von 1916 bis 1918, wobei ich den Krieg von der Seite des angreifenden U-Boots aus kennenlernen konnte. Diese doppelseitige taktische Schulung und Erfahrung in Krieg und Frieden bei der Kriegführung über Wasser und unter Wasser, in Angriff und Sicherung ist mir später bei der Ausbildung der neuen U-Bootwaffe ab 1935 von grossem Nutzen gewesen.

Ich glaube, man soll einem U-Bootführer solche doppelseitige Ausbildung geben und ihn nicht nur einseitig aus dem U-Bootdienst hervorgehen lassen. Ebenso muss der Admiral, der gegen einen U-Bootkrieg mit der Aufgabe des Geleitschutzes und der U-Boot-Bekämpfung betraut wird, selbst auch U-Bootfahrer gewesen sein. Nur dann kann er das Wesen beider Kampfarten so aus eigenem Erleben kennen, dass er ohne unsicheres Tasten die richtigen Massnahmen trifft. Churchill, der wie selten ein Politiker und Staatsmann sehr gutes Verständnis für Probleme des Seekrieges hatte, erkannte diese Notwendigkeit auch im zweiten Weltkrieg und vertraute im Jahre 1942 dem Admiral Max Horton, einem besonders erfahrenen U-Bootkommandanten des ersten Weltkrieges und späteren Schlachtschiffkommandanten und Kreuzeradmiral, den Schutz und die Organisation der für England lebenswichtigen Geleitzüge im Atlantik an und setzte ihn mir damit als meinen Haupt-Gegenspieler hin. –

Nach Beendigung einer Auslandsreise um Afrika und in die Indischen Gewässer mit dem Kreuzer «Emden» traf ich im Juli 1935 vor Wilhelmshaven in der Jademündung auf Schillingreede ein. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, der damalige Generaladmiral Dr. h. c. Raeder, kam zu mir an Bord. Am selben Tage war der Kapitän z. S. Lütjens, der spätere Admiral und Flottenchef, der im Mai 1941 auf dem Schlachtschiff «Bismarck» fiel, als Kommandant des Kreuzers «Karlsruhe» von einer Auslandsreise nach Nord- und Südamerika heimgekehrt. Wir berichteten beide in meiner Kajüte dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine über unsere Reisen und meldeten unsere Vorschläge für unsere nächsten Auslandsfahrten. Lütjens sollte, nach dem bisherigen Plan des Oberkommandos der Kriegsmarine, mit der «Karlsruhe» wieder in die Neue Welt gehen, während ich mit der «Emden» Japan, China, das damalige Niederländischindien, die Südsee und Australien besuchen sollte. Lütjens schlug vor, dass getauscht würde, damit auch die «Karlsruhe» einmal die alten Kulturen des Ostens kennenlernen könne. Ich sprach dagegen und begründete dies damit, dass die «Emden» nach den berühmten Kriegsfahrten ihrer Namensvorgängerin im ersten Weltkrieg unter dem Fregattenkapitän von Müller traditionell in den ostasiatischen Raum gehöre.

Zu Lütjens' und meiner Überraschung sagte der Befehlshaber der Kriegsmarine trocken: „Streiten Sie sich nicht, meine Herren, Sie steigen beide von Ihren Kreuzern aus: Lütjens wird Offizierpersonalchef im Oberkommando, um die Aufstellung des Offizierkorps der neu aufzubauenden Marine durchzuführen, und Sie, Dönitz, übernehmen die neu zu bildende deutsche U-Bootwaffe.»

Diese Entscheidung traf uns unverhofft. Der Abschluss des Flottenabkommens mit England hatte diesen Kommandowechsel bedingt. Ich war

durch ihn keineswegs beglückt. Die geplante neue Auslandsreise nach dem fernen Osten hatte mich sehr gelockt. Die U-Boote konnten im Aufbau der geplanten homogenen Flotte nur ein kleiner und weniger wichtiger Teil sein. Ich sah mich auf ein Nebengleis geschoben.

Die Zukunft hat gezeigt, dass meine damalige Ansicht nicht richtig war. Diese im Juli 1935 durch den Oberbefehlshaber befohlene Kommandierung war für mein ferneres Leben von einschneidender Bedeutung bis auf den heutigen Tag. Sie brachte mir alles, was ein Mannesleben menschlich ausfüllen kann: Verantwortung, Erfolg, Niederlage, Treue und Verehrung von Menschen, die Notwendigkeit der eigenen Bewährung und Leid.

2. Kapitel

Die neue Aufgabe

Am 18. Juni 1935 war das deutsch-englische Flottenabkommen zustandegekommen. Deutschland verpflichtet sich darin, seine Rüstung zur See auf 35 Prozent der englischen zu begrenzen.

Diese freiwillige Selbstbeschränkung isv aus der damaligen Lage des deutschen Reiches zu erklären. Es war den Bestimmungen des Versailler Vertrags unterworfen, der eine weitgehende deutsche Abrüstung zur Folge gehabt hatte, ohne dass die im Vertrage versprochene Abrüstung der Siegermächte je stattgefunden hätte. Hitler wollte diese Fessel allmählich lösen und hatte am 16. März 1935 die deutsche Wehrhoheit erklärt. Er hatte England aus der zu erwartenden Opposition der Diktat-Mächte herausbrechen wollen und deshalb bereits Verhandlungen mit ihm über ein Seerüstungs-Abkommen eingeleitet. Er glaubte damit auch für die Zukunft die politische Gegnerschaft Englands auszuschalten, weil durch eine solche freiwillige maritime Rüstungsbeschränkung dokumentiert wurde, dass Deutschland keinen Angriff auf England beabsichtige. Dieser Gedanke der damaligen Staatsführung erwies sich als Trugschluss. Die Gegnerschaft Englands gegen einen europäischen Staat war immer in erster Linie durch machtpolitische und weltwirtschaftliche Gesichtspunkte bestimmt worden, auch ohne dass es sich von diesem Gegner zur See bedroht gefühlt hätte. Das ausserordentliche Selbstbewusstsein der Engländer, ihr Machtgefühl, ihr Streben nach wirtschaftlicher Vormacht wurden betroffen, wenn ein anderer Staat in Europa zu gross zu werden schien. Diesen Wurzeln entsprang die berühmte britische Politik des europäischen Gleichgewichts. Trotz Abschluss des Flottenabkommens und der deutschen Seerüstungsbeschränkung sollte sich dies auch in den Jahren nach 1935 zeigen.

Es war verständlich, dass die Engländer im Jahre 1935 auf dieses von Hitler gemachte Angebot eingingen. Nach dem Abkommen durfte Deutschland 35 Prozent der englischen Schiffstonnage bauen, was auch für die

einzelnen Schiffskategorien bindend war. Nur für die U-Boottonnage waren 45 Prozent erlaubt, welche gegebenenfalls nach gegenseitigen freundschaftlichen Erörterungen auf 100 Prozent der englischen erhöht werden konnten.

Entsprechend der Stärke der englischen Kriegsmarine 1935 durften wir nach diesem Abkommen an Tonnage der einzelnen Schiffstypen demnach besitzen:

Schlachtschiffe	184'000 t	Flugzeugträger	47'000 t
Schwere Kreuzer	51'000 t	Zerstörer	52'000 t
Leichte Kreuzer	67'000 t	U-Boote (45%)	24'000 t

Für die Schilderung der Aufgabe, eine neue deutsche U-Bootwaffe zu bilden, ist die obige Ziffer der U-Boottonnage von Bedeutung. Sie ist trotz der 45 Prozent die geringste. Das ist erklärlich. Englands Leben hängt infolge seiner Insellage von der Einfuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen über See ab. Zur Erhaltung seines Imperiums sind ferner die Seeverbindungen nach seinen Kolonialgebieten lebenswichtig. Daher war als seestrategische Aufgabe der englischen Kriegsmarine seit Jahrhunderten der Schutz dieser Seeverbindungen klar vorgezeichnet. Dieser lässt sich nur durch Überwasserschiffe, nicht durch U-Boote gewähren. Das U-Boot ist für eine Schutzaufgabe wegen seiner grossen Verletzlichkeit über Wasser, z.B. durch Artilleriebeschuss, wegen seiner geringen Geschwindigkeit und infolge seiner niedrigen Augeshöhe, auch wegen seiner geringen eigenen Sichtweite denkbar ungeeignet. Es ist dagegen ein ausgesprochenes taktisches Angriffsmittel.[1] Da ausserdem England keinen mutmasslichen Gegner besass, dessen Seeverbindungen es in einem kriegerischen Konflikt durch eigene U-Boote im grossen Stil hätte angreifen müssen, brauchte seine Kriegsmarine auch keine grössere U-Bootwaffe. Ihre Stärke war daher in den 30er Jahren nur gering, z.B. nur etwa ²/s der U-Bootzahl der französischen Kriegsmarine. (Im Jahre 1939 besass England 57, Frankreich dagegen 78 U-Boote.) Die U-Bootwaffe spielte in der englischen Marine also nur eine untergeordnete Rolle. So bedeutete das englische Zugeständnis, dass Deutschland 45%, statt 35% wie bei den übrigen Schiffskategorien, und gegebenenfalls sogar 100% der englischen U-Boottonnage bauen konnte, wie aus der obigen Tonnageaufstellung hervorgeht, im Grunde sehr wenig. Das U-Boot konnte also zahlenmässig in der neu aufzubauenden homogenen deutschen Flotte kein bedeutender Faktor werden.

Hierzu kam noch Folgendes: Die Seemächte schlossen 1936 im Londoner

1 Wenn in diesem Buch von «Angriffsmitteln» gesprochen wird, so ist dies militärisch-taktisch zu verstehen. Es hat mit «Aggression» und «Angriffskrieg» nichts zu tun. Dieser ist eine *politische* Angelegenheit.

U-Bootprotokoll [2] ein U-Bootabkommen, das allen englischen Wünschen hinsichtlich der militärischen Verwendung des U-Boots entsprach. Das U-Boot musste hiernach beim Anhalten und Versenken von Handelsschiffen wie ein Überwasserschiff verfahren. Auch «nur zur Verteidigung» auf Handelsschiffen auf gestellte Geschütze änderten hieran nichts; die Schiffe behielten trotzdem ihren völkerrechtlichen Charakter als Handelsschiffe und genossen den entsprechenden Schutz. Das bedeutete, dass das U-Boot gemäss der Prisenordnung [3] das Handelsschiff aufgetaucht anhalten und untersuchen musste.

Falls es das Schiff dann auf Grund der Bestimmungen der Prisenordnung versenken durfte, war es verpflichtet, vorher für die Sicherheit der Besatzung zu sorgen. Da hierfür auf hoher See die Rettungsboote der Handelsschiffe als nicht ausreichend galten, hätte es die Besatzungen also auch bei sich an Bord unterbringen, oder, weil dieses im Allgemeinen nicht möglich war, von der Versenkung Abstand nehmen müssen.

Nach Unterzeichnung des englisch-deutschen Flottenabkommens 1935 trat Deutschland am 23. November 1936 auch diesem U-Bootprotokoll von 1936 bei. Dadurch wurde der militärische Wert des U-Boots weiter herabgesetzt.

Hierzu kam noch ein Drittes: Die Engländer hatten nach dem ersten Weltkriege in der Öffentlichkeit sehr viel über ein neues englisches Ortungsmittel gegen unter Wasser fahrende U-Boote geschrieben, das

2 Der Londoner Flottenvertrag von 1930 trat nicht für alle Signatare in Kraft, da Frankreich und Italien ihn nicht ratifizierten. Aus diesem Grunde kamen alle Vertragschliessenden von 1930 im Jahre 1936 erneut in London zusammen, um dem Artikel 22 des Abkommens von 1930, welcher sich mit der U-Bootkriegführung befasste, in Gestalt des Londoner U-Bootprotokolls die Form eines selbständigen Vertrags zu geben.

Londoner Protokoll vom 6. November 1936

«Art. 22: Les dispositions suivantes sont acceptées comme règles établies du Droit International:

1. Das leur action à l'égard des navires de commerce, les sousmarines doivent se conformer aux règles du Droit International auxquelles sont soumis les bâtiments de guerre de surface.
2. En particulier, excepté dans les cas de refus persistant de s'arrêter après sommation régulière ou de résistance active à la visite, un navire de guerre qu'il soit bâtiment de surface ou sousmarine, ne peut couler ou rendre incapable de naviguer un navire de commerce sans avoir au préalable mis les passagers, l'équipage, et les papiers de bord en lieu sûr. A cet effet les embarcations du bord ne sont pas considérées comme un lieu sûr, à moins que la sécurité des passagers et de l'équipage ne soit assurée, compte tenu de l'état de la mer et des coiditions atmosphériques, par la proximité de la terre ou la présence d'un autre bâtiment qui soit en mesure de les prendre à bord.»

3 Die «Prisenordnung» enthält die Vorschriften über das Recht des Anhaltens, Untersuchens und Versenkens von Handelsschiffen durch Kriegsschiffe auf Grund der internationalen Abmachungen.

«Asdic»[4]-Gerät, welches mit Hilfe ultrasonorer Wellen durch Schallecho-Ortung ein U-Boot schon auf mehrere 1'000 m Entfernung feststellen könne. Also war das U-Boot nach offizieller englischer Ansicht eine überholte Waffe. Es lohne sich für die anderen Nationen nicht mehr, so meinten die Engländer, U-Boote zu bauen.

Aus diesen Gründen bestanden im Jahre 1935 auch in der deutschen Kriegsmarine Zweifel an dem vollen Wert der neuen U-Boote, wenn auch den tüchtigen, jungen Offizier, den Unteroffizier und Matrosen oder Heizer die sicherlich erhöhten Gefahren des Dienstes auf einem U-Boot, die grössere dienstliche Selbständigkeit und der unverblasste Ruhm der deutschen U-Boote des ersten Weltkrieges zum Dienst auf den neuen U-Booten lockten.

Die materielle Lage der neuen U-Bootwaffe war folgende: Seit 1932 war vom Oberkommando der Kriegsmarine der Bau von U-Booten vorbereitet worden, so dass zu Beginn des Jahres 1935 während der Flottenbauverhandlungen mit England U-Boote bereits auf Stapel gelegt werden konnten. Es waren sehr kleine U-Boote von 250 t. Ende September 1935 befanden sich davon sechs, Ul bis U 6, bei der «U-Bootabwehrschule», der späteren U-Bootschule, unter dem Befehl des Fregattenkapitäns Slevogt, der in sehr anerkennenswerter Weise die erste technische und tauchtechnische Schulung der Besatzungen dort durchführte.

Am 28. September 1935 wurde mit drei weiteren 250 t-U-Booten, U 7, U 8, U 9 die erste Front-U-Bootflottille, die U-Flottille «Weddigen», in Dienst gestellt. Ich wurde als Fregattenkapitän ihr Chef. Im Laufe der folgenden Monate kamen mit U 10 bis U 18 noch neun weitere U-Boote gleichen Typs zu dieser Flottille.

Mein Flottillen-Ingenieur wurde der damalige Fregattenkapitän (Ing.) Thedsen. Ich kannte Thedsen. Er war im ersten Weltkrieg Leitender Ingenieur auf einem U-Boot und in den Jahren 1921 bis 1923 Leitender Ingenieur auf dem Torpedoboot G 8 gewesen, dessen Kommandant ich damals war. Das Oberkommendo der Kriegsmarine hätte keine bessere Wahl treffen können.

Auch die Auswahl der U-Bootkommandanten und der übrigen Offiziere dieser Flottille war mit besonderer Sorgfalt erfolgt. Es waren erstklassige Offiziere unter ihnen.

Für mich war es selbstverständlich, dass ich nun alle meine Kräfte für das Gelingen des Aufbaues dieser neuen U-Waffe einsetzte. Ich wurde mit Leib und Seele wieder U-Boot-Mann.

Für die Ausbildung dieser ersten U-Flottille seit 1918, also nach der

4 Abkürzung für: Anti Submarine Detection Investigation Committee.

langen Unterbrechung einer u-bootlosen Zeit, hatte ich keinerlei Befehle, Anweisungen oder Richtlinien erhalten. Dies war richtig und gut so, und ich war froh darüber. Ich hatte meine eigenen Vorstellungen über die Ausbildung der Flottille und hatte mir ganz bestimmte grundsätzliche Ziele gesetzt. Diese waren:

1. Ich wollte die Besatzungen mit Begeisterung für ihre Waffe und Zutrauen zu ihr erfüllen und sie zu selbstloser Einsatzbereitschaft erziehen. Nur ein solcher Geist konnte im Kriege bei der Schwere des U-Bootkampfes Erfolge herbeiführen. Das militärische Können allein würde nicht genügen. Dazu gehörte, dass ich den U-Bootbesatzungen zunächst einmal den immer wieder auftauchenden Komplex nahm, dass das U-Boot infolge der Weiterentwicklung des englischen Abwehrmittels, des Asdic, eine überholte Waffe sei.

Ich glaubte an die Kampfkraft des U-Boots. Ich hielt es nach wie vor für ein ausgezeichnetes Angriffsmittel des Seekriegs, für den bestmöglichen Torpedoträger.

2. Die U-Bootwaffe war so kriegsmässig wie möglich auszubilden. Ich wollte jede Lage, die der Krieg nach meiner Vorstellung bringen konnte, den U-Booten bereits im Frieden vorsetzen, und zwar möglichst so gründlich, dass die U-Bootbesatzungen ihr im Kriege gewachsen sein würden.

3. Den Schuss aus Nahschussentfernung von 600 m setzte ich als Forderung für den U-Boot-Unterwasser- und Überwasser-Angriff fest. Dann konnten sich Fehler in der Verschätzung der Schussunterlagen kaum noch auswirken. Der Nahschuss musste treffen. Auch wenn man auf dem angegriffenen Schiff den Angriff des U-Bootes bei der Schussabgabe erkannte, kam jedes Ausweichmanöver dieses Schiffes zu spät. Die U-Bootschule hatte im Sommer 1935 die jungen Besatzungen gelehrt, man müsse zum Unterwassertorpedoschuss über 3'000 m vom Ziel abbleiben, weil man andernfalls vorher durch das englische Asdic entdeckt werde. Als ich Ende September 1935 Chef der U-Flottille Weddigen wurde, wandte ich mich entschieden gegen diese Auffassung. Ich hielt die sichere Wirkung des Asdic für nicht erwiesen. Auf jeden fall weigerte ich mich, auf Grund der englischen Veröffentlichungen von Vornherein klein beizugeben. Der Krieg hat später gezeigt, dass diese Zielsetzung richtig war.

4. Ich hielt das U-Boot für einen ausgezeichneten Torpedoträger, auch *nachts* im *Überwasser*-Angriff. Was bereits vor 1900 die Tirpitzsche Idee war, den Torpedo nachts durch ein kleines, infolge geringster Aufbauten und daher kleiner Silhouette nur sehr schwer sichtbares Torpedoboot auf tödliche Nahschussentfernung an den Gegner heranzutragen, diese Idee liess sich jetzt noch durch das auf getauchte U-Boot verwirklichen. Aus dem ursprünglich kleinen *Torpedoboot* als ehemals idealem Torpedoträger

der Tirpitzschen Vorstellung war im Laufe der Jahrzehnte durch immer neue Aufgaben und durch das gegenseitige Hochschaukeln der Kampfkraft ein Torpedoboot und schliesslich ein Torpedobootzerstörer von solcher Grösse und Sichtbarkeit geworden, dass er sich für den Nahangriff bei Nacht nicht mehr eignete. Dagegen war das U-Boot, von dem praktisch nur der Turm aus dem Wasser ragt, nachts ausserordentlich schwer zu erkennen. Daher legte ich den grössten Wert auf die Verwendung des U-Boots im Angriff über Wasser bei Nacht unter Anwendung aller Regeln und Erfahrungen der Torpedoboottaktik, soweit sie sich auf den U-Booteinsatz übertragen liessen.

5. Das Schwergewicht der Überlegungen, Zielsetzungen und der entsprechenden Ausbildung sollte aber auf taktischem Gebiet liegen. Hier waren *neue* Probleme zu lösen:

I. Es musste möglich sein, im Angriff gegen ein bestimmtes Ziel sich möglichst stark zu machen, d.h. also durch taktisches Zusammenarbeiten und taktische Führung mehrere U-Boote zum Angriff an das gewünschte Ziel heranzubringen. Das kann sich auf jedes wertvolle Einzelziel beziehen, ist aber natürlich besonders erwünscht bei einer Häufung von Zielen, z.B. einem Kriegsschiffverband oder einem Geleitzug. Der Massierung von Zielen ist also eine Massierung von U-Booten entgegenzusetzen.

II. Das U-Boot hat nur geringe Augeshöhe und ist auch über Wasser langsam. Es übersieht daher in der Zeiteinheit nur einen verhältnismässig kleinen Raum. Es ist also besonders ungeeignet als taktischer Aufklärer. Seine taktische Zusammenarbeit mit für die Aufklärung besser geeigneten Kriegsmitteln ist daher erforderlich. Das beste Kriegsmittel für die Aufklärung ist das Flugzeug.

Für beide Probleme war eine praktisch brauchbare Lösung noch nicht gefunden worden. Das U-Boot hatte bisher immer allein operiert.

Entsprechend diesen Grundsätzen wurde nunmehr ab 1. Oktober 1935 die Ausbildung der U-Flottille Weddigen angepackt:

Die U-Boote gehörten auf das Wasser und in das Wasser, und zwar für längere Zeitabschnitte in möglichst weiten Seeräumen und das bei jedem Wetter. Vollkommene Eingewöhnung der Besatzung an Bord, Seegewohnheit in jeder Beziehung, Sicherheit in genauer, vor allem astronomischer Navigation waren das Ziel.

Jeder Ausbildungsteil wurde systematisch, ruhig und gründlich erledigt. Das kommende Halbjahr wurde in aufeinander aufbauende Abschnitte eingeteilt, und diese wurden den Besatzungen von Vorneherein bekanntgegeben. Besonders die *Grundlagen* auf allen Gebieten mussten sitzen. So hatte z.B. jedes U-Boot 66 Unterwasser-Angriffe und ebensoviel Über-

wasser-Angriffe gefahren, bevor es im Dezember 1935 in seinen ersten Torpedoschiessabschnitt eintrat.

Die *Kriegsmässigkeit* der Ausbildung bezog sich auf alle Gebiete: das ganze u-bootmässige Verhalten im Feindgebiet; das Ungesehenbleiben (der Kommandant musste «in das Gefühl bekommen», wann er über Wasser gesehen wird und wann nicht); die Entschliessung, wann vor einem gesichteten Flugzeug oder Fahrzeug getaucht werden muss, und wann das Boot über Wasser bleiben kann; den *unsichtbaren* Angriff mit sparsamstem, richtigem Sehrohrgebrauch – bei Nacht unter Ausnutzung von Hintergrund, Beleuchtung, Wind und See und kleinster Silhouette; die taktischen Grundkenntnisse, z.B. das ungesehene Fühlunghalten und Vorsetzen, das Verhalten beim Übergang vom Tag zur Nacht und umgekehrt; das Benehmen der feindlichen Abwehr gegenüber, z.B. entziehen über Wasser oder unter Wasser, auf Sehrohrtiefe bleiben und sehen oder tief tauchen und sich blind machen, mit hoher Fahrt unter Wasser ablaufen und Haken schlagen oder geräuschlose Schleichfahrt; die technische und tauchtechnische Beherrschung des Bootes in allen Wassertiefen und Übergängen unter möglichst kriegsmässigen Verhältnissen; die Feuerabwehr der Artillerie- und Flak-Waffen in Verbindung mit Alarmtauchen.

Es wird dies eine sehr reizvolle und dankbare Tätigkeit für Thedsen und mich. Wir beide waren die einzigen Offiziere der neuen U-Bootwaffe mit Kriegserfahrung. Wir begannen im Oktober 1935 damit, dass wir in See von U-Boot zu U-Boot stiegen. Thedsen lehrte technischen Fährbetrieb und tauchtechnische Handhabung des Bootes, ich zunächst den Seerohr- und Überwasserangriff. Wir waren bei jedem Wetter in reger Tätigkeit in See.

Sehr bald erfüllte die U-Bootbesatzungen der U-Flottille Wediggen eine freudige und begeisterte Einstellung zu ihrem Dienst und zu ihrer Waffe. Die systematische, gründliche Handhabung des Ausbildungsdienstes, das Sehr-viel-in-See-Sein, das Gefühl der Besatzungen, dass die Ausbildung Sinn hatte, dass die Besatzungen gefördert wurden und ihr Können wuchs, gab der Flotille sehr bald einen grossen Auftrieb. Da es meine Art war, sehr persönlich zu führen, lernten die Besatzungen mich bald kennen. So konnte sich gegenseitiges Vertrauen bilden.

Ein guter Geist erfüllte die U-Bootwaffe, auch bei ihrem Grösserwerden in den folgenden Friedensjahren. Die späteren grossen Übungen – ich wurde Herbst 1936 nach dem ersten Ausbildungsjahr der U-Flottille Weddigen Führer der U-Boote –, bei denen jeder an der taktischen Erprobung und Entwicklung beteiligt war, wurden stets von allen mit Begeisterung gefahren.

Dieser gute Geist der U-Bootwaffe zeigte sich dann während des Krie-

ges in einer selbstlosen, tapferen Einsatzbereitschaft der Besatzungen in einem schweren, opfervollen Kampf.

Einer meiner ersten damaligen U-Bootkommandanten der U-Flottille Weddigen schilderte im Jahre 1957 dieses erste Ausbildungsjahr 1935/36 wie folgt:

«Was in diesem einen Jahr in intensivster Ausbildung und Beanspruchung der Besatzungen bis an die Grenze der Belastungsmöglichkeit an Erkenntnissen gewonnen worden ist, bildete die Grundlage für den weiteren Aufbau der U-Bootwaffe, soweit es sich um Typenwahl, Bewaffnung und Ausbildung handelte.

Die Taktik hat in den darauffolgenden Jahren Verfeinerungen erfahren: Sie musste, als die mögliche Gegnerschaft Englands erkennbar wurde, den neuen Gegebenheiten des freien Seeraums und der Konvoibildung angepasst werden. Im Prinzip hat sich nichts mehr geändert.

Das Bemerkenswerteste an diesem Ausbildungsjahr 1935 bis 1936 ist die Tatsache, dass allen Kommandanten und Besatzungen der unzweifelhaft weitverbreitete Komplex, das U-Boot sei eine überholte Waffe und zu einer Kraftleistung infolge der hoch gezüchteten U-Bootabwehr nicht mehr befähigt, genommen wurde.»

Ich glaube, dass dieses Urteil des ehemaligen Kommandanten der U-Flottille Weddigen die Wahrheit trifft.

3. Kapitel

Gruppentaktik

Zu den beiden taktischen Problemen, Zusammenarbeit von U-Booten mit Flugzeugen und der U-Boote untereinander, ist noch einiges zu sagen. Das erste Problem wird zusammenhängend in einem späteren Kapitel behandelt werden, das zweite folgt jetzt.

Es ist eine der natürlichsten Forderungen, dass man zum Kampf möglichst stark sein will, ihn nicht allein bestehen möchte, sondern versucht, die Waffenhilfe anderer zu bekommen. Seit urdenklichen Zeiten rottete man sich daher für den Kampf zusammen oder versammelte sich unter gemeinsamer, einheitlicher Führung.

Im Seekrieg des ersten Weltkrieges war es vor allem das U-Boot, das von dieser Grundregel eine Ausnahme machte. Es operierte und kämpfte allein.[1]

Dieser schwerwiegende Nachteil des U-Bootkampfes trat am deutlichsten in Erscheinung, als die Engländer im ersten Weltkrieg das Geleitzugsystem einführten.

Der damalige Fregattenkapitän Bauer, der Führer der dem Flottenkommando unterstellten U-Boote, beantragte im Frühjahr 1917, ihm den ersten fertig werdenden U-Kreuzer zur Verfügung zu stellen, damit er selbst sich westlich Irlands ein Bild davon machen könne, in welcher Form ein gemeinsames Operieren von U-Booten gegen Geleitzüge möglich sei. Der Antrag wurde abgelehnt.

Wie mir 1939 bzw. 1957 bekannt wurde, haben im Jahre 1917 und 1918 die damaligen Korvettenkapitäne Rose und Otto Schultze ebenfalls Vorschläge für das gemeinsame Operieren von U-Booten gemacht.

Diese Anträge und sonstigen Gedanken in dieser Richtung wurden im ersten Weltkrieg leider nicht allen U-Bootfahrern zugänglich gemacht. Die U-Flottillen unterstanden den verschiedensten höheren Dienststellen,

1 Siehe Seite 7.

so dass eine Verbreitung und Weiterverfolgung einer solchen Idee in der gesamten U-Bootwaffe nicht gelang; wahrscheinlich auch, weil sie damals mit einer gewissen Berechtigung als sehr theoretisch und kaum durchführbar empfunden wurde. Jedenfalls ist es im ersten Weltkrieg in keinem Fall zu einem wirklichen Zusammenoperieren von auch nur zwei U-Booten gekommen.

An dem Geleitzugsystem war der deutsche U-Bootkrieg des ersten Weltkriegs gescheitert.

Es war mir daher 1935 mit Beginn meiner Tätigkeit als Chef der ersten deutschen U-Flottille klar, dass dieses Problem der gemeinsamen Verwendung von U-Booten gelöst werden müsse. Als Führer der Unterseeboote habe ich später ab 1938 durch den damaligen Korvettenkapitän Godt hierin eine hervorragende Unterstützung gehabt. Godt war der 1. Admiralstabsoffizier und später Chef der Operationsabteilung in meinem Stabe.

Ich möchte hier, um die Fülle der Fragen anschaulich zu machen, die das erste Zusammenarbeiten von U-Booten ab Ende 1935 bei der Ausbildung der U-Flottille Weddigen aufwarf, zwei Niederschriften zitieren; die erste stammt wieder von einem meiner damaligen U-Bootkommandanten und die andere von mir selbst aus dem September 1946 in Nürnberg, als ich vor der Verkündung des Urteils, dessen Spruch nicht vorauszusehen war, das Wesentliche über die letzten Jahre niederschrieb.

Der U-Bootkommandant sagt von der Ende September 1935 beginnenden taktischen Ausbildung der U-Flottille Weddigen:

«Gleichzeitig stellte der Flottillenchef die ersten Überlegungen über eine zu entwickelnde U-Boottaktik an. Bei der Konzentrierung auf bestimmte Einzelziele ergab sich die Notwendigkeit zu einem taktischen Zusammenarbeiten der in begrenzten Seeräumen bzw. Operationsgebieten eingesetzten U-Boote.

Es kam darauf an, den Gegner zu finden, zu melden und mit einer möglichst grossen Zahl von U-Booten anzugreifen.

So wurde das Ende des Jahres 1935 zum Geburtsjahr der später zur Meisterschaft entwickelten Rudeltaktik der U-Boote. Der Weg dorthin lief über viele Etappen. Pate gestanden hat zunächst für Aufklärungs- und Sicherungsaufgaben die Torpedobootstaktik. Es wurde begonnen mit der Aufstellung des Aufklärungs- bzw. Vorpostenstreifens. Bei Feindsichtung griff das sichtende Boot nach Abgabe der Feindmeldung an, die übrigen Boote klappten zum Angriff heran. Dieses Verfahren bewährte sich nur gegen einen in der Geschwindigkeit unterlegenen Gegner. Es wurde daher vervollständigt durch die Aufstellung von einer oder mehreren U-Gruppen hinter dem gebildeten Streifen, die auf den gemeldeten Gegner zu operieren hatten.

In zahlreichen Übungen und Manövern wurde in den verschiedensten Varianten die taktischen Formen erprobt. Sie führten bis zu der Kreisaufstellung, in die der Gegner hineinstiess und bei der das erste sichtende Boot zum Fühlungshalter und die auf den abgewandten Kreisbogen stehenden Boote zur Unterstützungsgruppe wurden. Alle Erkenntnisse wurden ständig in sich erweiternden und korrigierten taktischen Befehlen niedergelegt.»

Ich selber schrieb im September 1946 in Nürnberg:

«Sehr viele Einzelprobleme ergaben sich bei der Erprobung des Zusammenoperierens von U-Booten. Sie lagen im Wesentlichen auf folgenden Gebieten:

a) Auf dem Gebiet der Führung. Wie weit kann geführt werden, nur zum taktischen Zusammenwirken oder auch zum Angriff? Wie ist die beste Synthese zwischen Führung und Selbständigkeit des U-Boots? Muss von See – von einem Überwasserschiff oder U-Boot – geführt werden? Kann ein U-Boot überhaupt führen? Wo muss es in See stehen, um andere U-Boote führen zu können? Kann von *Land* geführt werden, ganz oder nur teilweise? Ist dann eine Unterführung von See aus noch erforderlich, wo liegt dann die Trennungslinie zwischen beiden Führungen?

b) Auf dem Gebiet der Nachrichten-Verbindung. Wie kann das U-Boot über Wasser, auf Sehrohrtiefe und im ganz getauchten Zustande erreicht werden, vom U-Boot aus, vom Überwasserschiff aus und von einer Landstation? Welche Nachrichtenmittel sind hierfür erforderlich? Welche Wellenlänge – Kurz-, Lang- oder Längstwellen – müssen benutzt werden, welche Reichweiten ergeben sich, bei welchen See- und Wetterverhältnissen, Tag- und Nachtzeiten?

Wie sind die *Sende*verhältnisse des U-Boots? Welche Sende- und Empfangsmöglichkeiten muss ein U-Boot haben, welches *führt?*

Das ganze Fragengebiet des Peilzeichen-Gebens, -Empfangens und -Meldens. Aufstellung zweckmässiger Codes. Befehls- und Meldesprache.

Diese Untersuchungen und Erprobungen hatten ebenfalls eine Fülle von *technischen* Problemen und Aufgaben zur Verbesserung der Empfangs- und Sendemittel zur Folge.

c) Auf taktischem Gebiet. Wie verhalten sich U-Boote, die Zusammenarbeiten sollen? Auf dem Marsch: lässt man sie zusammen und wie, oder löst man sie auf und in welcher Form? Welches sind die besten Aufstellungen und Bewegungen, um selbst aufzuklären, oder um eine andere Aufklärung zu unterstützen, oder um diese mit Sicherheit durch U-Boote abzunehmen? Wie stellt man U-Bootgruppen auf, die dem Angriff dienen sollen, geschlossen, geöffnet, breit oder tief, welche Abstände der Boote

und Gruppen untereinander – oder löst man sie ganz auf und wie, in Linie oder schachbrettförmig usw.?

Wieviel U-Boote braucht man zum sicheren Fühlunghalten, muss und kann man sie hierfür abteilen? Wie ist ihre Ablösung zu handhaben, wann haben die Fühlunghalter den Angriff frei? Und sehr viel andere Fragen mehr.»

Ich glaube, dass der Inhalt beider Niederschriften ein treffendes Bild der gemachten Versuche und aufgetauchten Probleme gibt.

Die Taktik des Zusammenoperierens von U-Booten wurde in einem grösseren Manöver zum ersten Male in dem «Wehrmachtsmanöver» der Deutschen Wehrmacht Herbst 1937 angewandt. Ich selbst sass als Führer der U-Boote auf einem U-Bootbegleitschiff in Kiel und führte von dort durch Funkspruch die in der östlichen Ostsee befindlichen U-Boote. Sie hatten in dem freien Seeraum der Ostsee nördlich der Küste von Pommern, West- und Ostpreussen einen feindlichen Schiffsverband und Geleitzug zu finden, auf ihn zu operieren und ihn anzugreifen. Die massierte Heranführung der U-Boote an diesen Verband gelang im Laufe des Manövers völlig; der Erfolg war eindrucksvoll. Nach weiteren Übungen grösseren Stils in der Nordsee übten die U-Boote im Mai 1939 die «Gruppentaktik» im Atlantik westlich der spanischen Halbinsel und westlich der Biskaya. Der Flottenchef, Admiral Boehm, unterstützte meine Übungsabsichten weitgehend und stellte die hierfür erforderlichen Überwasserschiffe zur Verfügung. Im Juli 1939 führte ich eine gleiche U-Bootübung in der Ostsee dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine vor. Alle diese Übungen zeigten, dass das Problem im Prinzip gelöst war und die Einzelheiten dieser Taktik im Wesentlichen klar waren, soweit sie sich überhaupt friedensmässig klären liessen.

Nicht klar war, ob die Führung in grosser Entfernung, z.B. im Atlantik, stehender U-Boote aus dem Heimatbereich möglich sein würde. Ich hatte daher auch eine Führung von See aus vorgesehen und hierfür besonders mit Nachrichten- und Stabs-Unterkunflsmöglichkeiten ausgerüstete Führungs-U-Boote in Aussicht genommen. Der Krieg zeigte später, dass ausschliesslich von Land aus geführt werden musste und konnte.

Die ersten Befehle für die «Gruppentaktik» wurden bereits Ende 1935 aufgestellt und laufend verbessert. Sie wurden schliesslich im Kriege im «Handbuch für U-Bootkommandanten» zusammengefasst.

Bemerkenswert ist, wie die englische Marine auf die seit 1935 geübte deutsche «Gruppentaktik» reagiert hat.

Ich selbst war in den Friedensjahren 1935 bis 1939 der Ansicht, dass solch eine neue Taktik, an deren Erprobung und Anwendung bei Manövern alle Schiffsverbände der deutschen Marine beteiligt waren und von

der Tausende von Menschen Kenntnis erhielten, sich gar nicht geheim halten liesse. In meinem im Januar 1939[2] öffentlich erschienenen Buch «Die U-Bootwaffe» hatte ich zwar nicht die «Gruppentaktik» geschildert, aber die Vorteile der Überwasser-Verwendung des U-Boots im Nachtangriff in Wort und Bild stark betont. Dieser war wirklich kein Geheimnis und auch schon am Ende des ersten Weltkrieges von U-Booten angewandt worden. Umso mehr war ich überrascht, dass im Kriege die Engländer sowohl gegenüber dem Überwasser-Angriff der U-Boote wie gegenüber der Gruppentaktik zunächst völlig unvorbereitet waren. Der Kapitän Roskill scheibt 1954: [3]

«Es ist geschildert worden, wie die Monate Juni bis Oktober (1940) durch die grossen Erfolge einzelner U-Bootkommandanten gekennzeichnet waren. Solange die Stärke des Feindes an U-Booten gering blieb, hatte er (Dönitz) keine andere Wahl, als jedem U-Boot zu erlauben, allein zu arbeiten, so gut es den einzelnen Kommandanten möglich war. Als aber die Zahl der U-Boote, die Admiral Dönitz unterstanden, grösser wurde, war er in der Lage, Angriffe zu befehlen, bei denen mehrere U-Boote zusammenarbeiteten. Er hatte lange auf die Gelegenheit gewartet, diesen Wechsel in der Taktik vorzunehmen, und die «Wolfs-Rudel», wie sie später genannt wurden, wurden nach und nach zwischen Oktober 1940 und März 1941 eingeführt. Dieser Wechsel traf uns unvorhergesehen und unvorbereitet.»

Weiter unten schreibt Kapitän Roskill auf derselben Seite:

«Die Entwicklung war, vom britischen Standpunkt aus, voll der ernsthaftesten Probleme, weil der Feind eine Form des Angriffs angewandt hatte, die wir nicht vorausgesehen und gegen die weder taktische noch technische Gegenmassnahmen vorbereitet worden waren.»

Kapitän Roskill schildert dann, wie es zu dieser Überraschung durch die deutsche «Rudeltaktik» gekommen war: In der englischen Marine waren zwar auch zwischen den beiden Weltkriegen von U-Booten in Übungen Nachtangriffe über Wasser ausgeführt worden, aber im Allgemeinen wurden Unterwasser-Angriffe geübt. Entsprechend hatte die englische Marine ihre «Tatkraft und Aufmerksamkeit nur darauf konzentriert, Angriffen von getauchten U-Booten begegnen zu können». Sie hatte das Asdic-Verfahren entwickelt, welches unter Wasser mit Ultra-

2 In einer Folge militärischer Schriften bei Mittler & Sohn.

3 Roskill, History of the Second World War, The War at Sea, Band I, Seite 354.

Schallwellen arbeitet, also damit ein *getauchtes* U-Boot anzeigen konnte. Die Engländer hatten zu diesem Verfahren sehr grosses Vertrauen. Infolgedessen berichtete die englische Admiralität 1937 an das «Shipping Defence Advisory Committee», «dass das U-Boot nie wieder fähig sein wird, uns vor das Problem zu stellen, dem wir uns 1917 gegenübersahen.» [4]

Da man dieses unter Wasser wirkende Verfahren gegen U-Boote besass, hatte man in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen in der englischen Marine die U-Bootgefahr tatsächlich aus den Augen verloren und unterschätzt. Von wesentlicher Bedeutung hierfür scheint mir aber neben diesen Umständen eine grundsätzliche Denkungsart der britischen Admiralität zwischen den beiden Weltkriegen gewesen zu sein, die sich aus der folgenden Darstellung von Kapitän Roskill, Band I, Seite 355, ergibt:

«Der Leser wird natürlich fragen, warum die Anwendung solcher Taktiken (der Rudeltaktik) durch den Feind nicht vorausgesehen wurde, und warum wir unsere Energien und Aufmerksamkeit nur auf getauchte U-Boote konzentriert hatten. Wenn man die britische Marineausbildung und das britische Marinedenken in den Jahren zwischen den Kriegen noch einmal überblickt, so scheint es, dass beide auf die Führung von Überwasserschiffen im Kampf mit ähnlichen feindlichen Einheiten konzentriert waren, und dass auch die Verteidigung des Handels hauptsächlich vom Gesichtspunkt der Angriffe durch feindliche Überwasser-Einheiten betrachtet wurde. Die Feststellung, welche der Erste Seelord im August 1939 im Komitee der Stabschefs seinen Kollegen gegenüber hinsichtlich der möglichen Bedrohung unseres Handels durch handelskriegführende, feindliche (Überwasser)-Kriegsschiffe traf, zeigt an, wieweit diese Anschauung das Marinedenken vor dem Kriege beherrschte.»

Diese Denkungsart scheint mir beachtlich und deshalb erwähnenswert zu sein, weil sie nicht nur für die englische Marine, sondern für alle Marinen schlechthin gilt. Sie zeigt, wie schwer es für einen Seeoffizier ist, der in der Überwasser-Kriegführung erzogen und ausgebildet wurde, sich die Bedeutung einer anderen Form der Seekriegführung, der durch das U-Boot, klar zu machen und sie in sich aufzunehmen. Dies ist menschlich verständlich, denn er lebt in der Vorstellung *seiner* Kriegführung, und wenn er tatkräftig und zielstrebig ist, so sinnt er nach allen Mitteln, die es ihm ermöglichen, den von ihm verlangten Überwasserkampf zu gewinnen, und hofft auf sie und glaubt an sie. Darum ist selbst von den Marinen die Bedeutung des U-Boots nie voll oder aber zu spät erkannt worden – wie der zweite Weltkrieg und das obige Zitat zeigen, nicht einmal

4 A. a. O., Band I, Seite 34.

von der englischen Marine, obwohl die deutschen U-Boote im ersten Weltkrieg England in die schwerste Krise seiner Geschichte gebracht hatten.

Auch Dienststellen der deutschen Marine und die deutsche Staatsführung haben im zweiten Weltkrieg die Bedeutung des U-Boots nicht rechtzeitig und nicht in ihrer vollen Grösse erkannt und die erforderlichen Mittel dafür nicht rechtzeitig aufgewendet. Das ist die Tragik des deutschen U-Bootkrieges im zweiten Weltkrieg. Darüber wird später noch einiges zu sagen sein.

4. Kapitel

U-Bootbaupolitik 1935 bis 1939

Die Entscheidung darüber, welche Schiffe in einer Kriegsmarine zu bauen sind, ist und muss grundsätzlich Angelegenheit der Obersten Führung dieser Kriegsmarine sein. Allein der verantwortliche höchte Befehlshaber hat die Verbindung mit der Staatsführung, er allein innerhalb der Marine wird von der Staatsführung über die politische Lage orientiert; er weiss daher, mit welchen mutmasslichen Gegnern die Kriegsmarine zu rechnen hat, und kann infolgedessen die entsprechenden strategischen Überlegungen anstellen.

Dabei ist die Frage nach den strategischen Aufgaben die *primäre* Frage. Aus ihrer Beantwortung ergibt sich die zweite Grundfrage: Mit welchen Mitteln des Seekriegs können diese Aufgaben erfüllt werden? In klarer Konsequenz dieser Untersuchungen sind dann diese Mittel bereitzustellen ohne Rücksicht auf etwaige traditionelle Bindungen oder Vorstellungen in der eigenen oder in fremden Marinen.

Der Abschluss des deutsch-englischen Flottenabkommens 1935, der aus politischen Gründen erfolgte und der eine ausgesprochen politische Massnahme war, mit dem Ziel, England für eine gemeinsame Politik zu gewinnen, legte die Stärke der deutschen Marine auf 35 Prozent der englischen auch innerhalb der einzelnen Schiffsklassen fest. Damit enthob es die deutsche Marineleitung der Untersuchung und Beantwortung der erwähnten ersten grundsätzlichen Frage hinsichtlich Englands: Dieses kam als Gegner nicht in Frage. Im Sinne des deutsch-englischen Flottenabkommens sollte die deutsche Marine im Frieden ein politischer Machtfaktor und im Kriege in der Lage sein, den Kampf mit einem *kontinentalen* Gegner aufzunehmen. Es liegt auf der Hand, dass die Untersuchung der für die Marine hieraus erwachsenden strategischen Aufgaben mit starken Unsicherheiten belastet sein musste – z.B. dem Problem, ob überhaupt ein Kampf Deutschlands gegen eine kontinentale Macht Europas ohne Eingreifen der angelsächsischen Seemacht politisch denkbar war.

Bei der zweiten grundsätzlichen Überlegung, welche Seekriegsmittel erforderlich waren, um diese seestrategischen Aufgaben gegen einen kontinentalen Gegner zu lösen, war die deutsche Marine für die einzelnen Schiffskategorien an die im Flottenabkommen festgelegten Prozentzahlen der entsprechenden englischen Schiffstonnage gebunden. Hinsichtlich der Schiffstypen selbst bestand jedoch innerhalb der Kategorien Freiheit.

Wenn auch, wie oben gesagt, die Entscheidung, was in einer Marine an Schiffen zu bauen ist, grundsätzlich Angelegenheit des Oberkommandos ist, so wird dieses vor der endgültigen Festlegung doch stets die Ansicht der Front einholen.

Dies war in besonderem Masse beim U-Bootbau der Fall. Es hatte seinen Grund darin, dass einerseits die U-Bootfragen nach der langen 17jährigen Unterbrechung ein in vieler Beziehung unbekanntes Sachgebiet für die deutsche Marine im Allgemeinen waren, und andererseits der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine persönlich Wert darauf legte, den Frontführer der U-Bootwaffe auch in der Baufrage zu hören. Ob und wie weit mein Einfluss sich in der U-Bootbaufrage hat auswirken können, wird im Folgenden aufgezeigt werden.

Der taktische und operative Wert eines U-Boots war zwischen den beiden Weltkriegen nach den Erfahrungen des ersten Weltkrieges und nach dem damaligen Stand der Technik und der Waffenentwicklung folgender:[1]

Das U-Boot war, wie bereits dargelegt, ein guter Torpedo-, aber ein schlechter Artillerieträger. Für die Artillerieverwendung waren auch seine niedrige Plattform und geringe Augeshöhe ungünstig.

Das U-Boot war gut zum Minenlegen geeignet, weil es hierzu ungesehen in die küstennahen und daher am stärksten befahrenen Seegewässer des Gegners eindringen und sie auch unbemerkt, also ohne den Verdacht einer Verminung erregt zu haben, wieder verlassen konnte.

Das U-Boot war ferner über Wasser, verglichen mit allen Typen der Überwasserschiffe, sehr langsam, also wenig geeignet, mit ihnen unmittelbar taktisch zusammenzuarbeiten, und ausserdem wegen seiner geringen Augeshöhe ein sehr schlechter Aufklärer.

Bei den Überlegungen über den zu bauenden U-Bootstyp kam noch folgender allgemeiner Gesichtspunkt hinzu: Das U-Boot ist der einzige Kriegsschiffstyp, der nur in seltenen Ausnahmefällen gegen seinesgleichen zu kämpfen hat. Für die Bemessung seiner Grösse und Kampfkraft scheidet daher die im übrigen Kriegsschiffsbau so wichtige Frage völlig aus, wie

1 Diese Gedanken sind heute nur noch zum Teil richtig. Die technische Entwicklung der Ortungsgeräte, die überragende Bedeutung des Flugzeugs haben die Forderungen, die an das U-Boot zu stellen sind, weitgehend verändert.

stark der entsprechende Kriegsschiffs typ des mutmasslichen Gegners ist. Der Bootstyp kann also ohne Rücksicht auf die Bootsgrössen anderer Marinen gewählt werden. Das wechselseitige «Hochschaukeln» der Überwasser-Kriegsschiffstypen, das in diesem Jahrhundert in allen Marinen mit dem besorgten Blick auf das entsprechende Kampfmittel des Gegners erfolgt ist, braucht also das U-Boot nicht mitzumachen. Wenn es in einigen Marinen trotzdem geschah, so mag hierbei stets das allgemeine Streben, die einzelnen Kriegsschiffstypen immer grösser und damit kampfkräftiger zu machen, auch auf den U-Bootsbau ansteckend gewirkt haben. Dann ist hierbei jedoch ein Trugschluss unterlaufen: Die Kampfkraft eines U-Bootes nimmt durchaus nicht allgemein wie bei anderen Kriegsschiffen mit seinem Grösserwerden zu. Im Gegenteil, viele der Eigenschaften, die seine besondere Kampfkraft ausmachen, werden beim Überschreiten einer gewissen Grösse schlechter. Die Tauchzeit, die das Boot braucht, um aus der Überwasserfahrt die schützende Tiefe unter Wasser zu erreichen, wird länger; das Tauchmanöver selbst wird schwieriger, zu grosse Neigungen des Bootes nach vorn werden gefährlicher, weil dabei das grössere Boot in stärkerem Masse als Scherfläche wirkt mit der Tendenz der weiteren Vergrösserung der Vorlastigkeit. Dasselbe gilt für die Unterwasserfahrt; die ganze tauchtechnische Handhabung des Bootes ist komplizierter und für den tauchtechnischen Führer, den Leitenden Ingenieur des Bootes, unübersichtlicher; das grössere Boot ist auf Sehrohrtiefe schwieriger zu steuern als ein kleines, weil die gleichen Vor- und Achterlastigkeitsgrade infolge seiner grösseren Länge leichter dazu führen, dass es die Wasseroberfläche durchbricht – besonders bei der Fahrt auf Sehrohrtiefe in Seegang oder Dünung, d.h. immer bei Verwendung im freien Seeraum.

Es kommt hinzu, dass das grössere Boot weniger manövrierfähig, weniger wendig ist: es hat über und unter Wasser einen grösseren Drehkreis, braucht also zu jedem Drehmanöver um denselben Winkel auch mehr Zeit. Es kann daher schnell wechselnden Kampflagen schlechter und langsamer folgen als das kleinere Boot, was besonders für den Nachtangriff ein erheblicher Nachteil ist. Weiter hat ein grösseres Boot auch eine grössere Silhouette und ist daher nachts leichter zu sehen.

Auf der anderen Seite können auf einem grösseren Boot natürlich mehr Waffen und mehr Proviant und Brennstoff untergebracht und damit der Aktionsbereich vergrössert und die Lebensbedingungen verbessert werden. Dieser Gesichtspunkt mag bei manchen Marinen zur Vergrösserung der U-Boote beigetragen haben. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine U-Bootbesatzung auch bei besseren Unterkunftsverhältnissen physisch nicht unbegrenzt leistungsfähig ist und im Allgemeinen nach einer zweimonatigen Kriegs-U-Bootfahrt eine Erholungszeit braucht. Ein erheblich

grösserer Aktionsbereich hat daher schon aus diesem Grunde nur bedingten Wert.

Diese Überlegungen erlaubten einen weiten Spielraum in der Wahl des Bootstyps. Es galt die beste Synthese zwischen diesen widerstrebenden Forderungen, der tauchtechnischen und technischen Handlichkeit, Übersichtlichkeit und taktischen Manövrierfähigkeit einerseits – und dem Aktionsbereich andererseits zu finden, die den denkbaren operativen Notwendigkeiten genügte. Dieser «Goldene Schnitt» zwischen den beiden gegensätzlichen Forderungen lag etwa beim 500-t-Boot. [2]

Für diesen mittleren U-Bootstyp spricht auch der sehr einfache, aber für die Eigenart des U-Boots besonders wichtige Gesichtspunkt, dass man grössere Aussicht hat, den Gegner zu finden und Erfolge zu erzielen, wenn man mehrere Positionen in See mit je einem U-Boot besetzen kann, als wenn man nur in der Lage ist, auf einer dieser Positionen ein U-Boot, wenn auch ein sehr viel grösseres, aufzustellen. Für Überwasserschiffe ist diese so simple Weisheit durchaus nicht immer richtig. Aber mit einem grösseren U-Boot wächst der sowieso geringe Aufklärungsbereich des U-Boots so gut wie gar nicht.

Diese Frage wird besonders wichtig, wenn die für den gesamten U-Bootbau zur Verfügung stehende Tonnage begrenzt ist, etwa durch ein abgeschlossenen Vertrag, und es sich daher darum handelt, diese begrenzte Tonnage so zweckmässig wie möglich aufzuteilen. Es war also auch aus diesem Grunde günstiger, statt z.B. eines U-Boots von etwa 2'000 t vier U-Boote von etwa 500 t zu bauen.

Im Sommer 1935 waren für die deutsche Kriegsmarine an U-Booten in Deutschland bereits im Bau bzw. fertiggestellt:

1. Zwölf U-Boote des Typs II: etwa 250 t (Typverdrängung), 3 Bugtorpedorohre, Überwassergeschwindigkeit 12 bis 13 sm, Aktionsradius 3'100 sm; ein sehr gelungenes, einfaches, aber kleines Boot.
2. Zwei U-Boote des Typs I: 712 t, vier Bug- und zwei Hecktorpedorohre, 17 sm Überwassergeschwindigkeit, Aktionsradius 7'900 sm; ein weniger gelungener Typ; das Boot neigte beim Schnelltauchen zu grosser, gefährlicher Vorlastigkeit und erforderte eine sehr geschickte Bedienung.
3. Zehn U-Boote des Typs VII: etwa 500 to gross, vier Bugrohre, ein Heckrohr, Überwassergeschwindigkeit 16 sm, Aktionsradius 6'200 sm; ein Bootstyp, der sich vorzüglich bewährte.

2 Hierbei ist als Grössenbezeichnung die im Washingtoner Abkommen 1922 für alle Nationen allgemein geltende «Typverdrängung» genommen; also die Berechnung nach Washington-Tonnen (eine Washington-Tonne = 1016 kg), und gerechnet ohne Brennstoffvorrat. Nach Wasserverdrängung (déplacement) würde dieses Boot etwa eine Grösse von 700 t haben.

Meine Ansicht in der U-Bootbaufrage im Jahre 1936 war folgende:

Das bisher gebaute U-Boot Typ II (250 t) der U-Flotille Weddigen schied für den weiteren Bau aus; es war nach Kampfkraft (nur 3 Bug-, kein Hecktorpedorohr), Aktionsradius (3'100 sm) und Überwassergeschwindigkeit (12-13 sm) zu schwach.

Die Boote des Typs I kamen für einen Weiterbau wegen ihrer tauchtechnischen Schwierigkeiten ebenfalls nicht in Frage. Es blieb also der Typ VII. Dieser war aus dem Typ B III des ersten Weltkriegs von den ausgezeichneten U-Bootkonstrukteuren, den damaligen Bauräten Schürer (Schiffbau) und Broking (Maschinenbau) entwickelt worden. Die sehr eingehenden Erprobungen und praktischen Erfahrungen mit diesem U-Boot bei der U-Flottille Saltzwedel zeigten sehr bald, dass es ein zuverlässiges, sicher zu handhabendes Boot war.

Es besass für seine Grösse ein Maximum an Kampfkraft: Bei nur ca. 500 t (Washington-t-Rechnung) konnte das Boot bei 4 Bug- und 1 Hecktorpedorohr^ bis 14 Torpedos mitnehmen. Es hatte eine Tauchzeit von 20 Sek., besonders gute Unterwassereigenschaften, war über Wasser relativ sehr schnell (16 sm) und wendig. Der Mangel dieses Typs war sein zu kleiner Aktionsradius (6'200 sm) infolge des nur geringen Treiböl Vorrates von 67 t. Dies Boot schien mir die beste Synthese aller sich zum Teil entgegenstehenden Forderungen und damit das ideale U-Boot zu sein, wenn es gelang, ihm bei nur geringer Vergrösserung erheblich mehr Brennstoff und damit einen grösseren Aktionsradius zu geben. Mein Verbandsingenieur, Thedsen, machte hierfür einen sehr praktischen Vorschlag. Durch geschickte Ausnutzung eines in der Konstruktion des Typs noch verfügbaren Raums und durch gleichzeitige Vergrösserung des Boots um nur 17 t (Typverdrängung) konnte ihm bei einer Brennstofferhöhung auf 1081 ein Aktionsradius von 8'700 sm gegeben werden (Typ VII b, 5171).[3]

Inzwischen hatte in den Jahren 1936 und 1937 die neue Gruppen- oder Rudeltaktik immer festere Formen gewonnen. Sie war im Wesen eine Überwasser- und Bewegungstaktik, die durch angesetzte taktische Aufstellung den Gegner finden, an ihm über Wasser Fühlung halten und andere U-Boote zu möglichst gemeinsamem Angriff heranführen sollte, in der Hauptsache bei Nacht über Wasser. Auch für dieses taktische Zusammenarbeiten der U-Boote war das wendige und schnelle Typ-VII-Boot besonders geeignet. Ich stellte daher im Frühjahr 1937 an das Oberkommando der Kriegsmarine folgende Anträge:

3 Der Typ VII b wurde ab Januar 39 in den Typ VII c geändert, der bei einer nur geringen Vergrösserung eine Verbesserung von Bug und Turm brachte. Siehe die Tabelle, Anlage 1.

Den Typ VII nach dem Thedsenschen Vorschlag zum Zwecke der genannte Brennstofferhöhung um weniges zu vergrössern und dieses vergrösserte Typ-VII-Boot *hauptsächlich* zu bauen, d.h. etwa drei Viertel der gemäss dem deutsch-englischen Flottenabkommen zur Verfügung stehenden U-Boottonnage für diesen Typ zu verwenden.

Weiter schlug ich vor, die restliche Bautonnage von etwa einem Viertel zum Bau eines U-Boots von etwa 740 t mit höherem Aktionsradius (Typ IX, 12'000 bis 13'000 sm) für weiterreichende Einzelunternehmungen zu verwenden.

Das Oberkommando der Kriegsmarine hatte hierüber andere Ansichten. In ihrem Ursprung waren diese taktisch und operativ begründet: Zum grossen Teil glaubte man im Oberkommando, dass das U-Boot auch in einem kommenden Krieg wieder allein zu operieren und zu kämpfen haben würde. Die von mir entwickelte Gruppentaktik wurde von einflussreichen Stellen des Oberkommandos abgelehnt, weil sie bei Operationen zu sehr die Funkstille durchbrechen würde. Hierdurch würden die U-Boote vom Gegner eingepeilt und ihr Standort festgestellt werden können. Ich war hingegen der Ansicht, dass auch das Funken oder Nichtfunken nur Mittel zum Zwecke sein dürfe und die Nachteile des Durchbrechens der Funkstille durch Funken in Kauf genommen werden müssten, wenn dadurch eine Massierung von U-Booten und damit grössere Erfolge am Gegner erreicht werden könnten.

Trotz meiner Einwände vertrat das Oberkommando der Kriegsmarine die Ansicht, es müssten besonders auch sehr grosse U-Boote gebaut werden, U-Kreuzer von etwa 2'000 t, mit grossem Aktionsradius, einem grossen Torpedolagerraum, und vor allem auch für den Überwasser-Artilleriekampf geeignet. In der Dringlichkeit der Fertigung sollten sie an erster Stelle stehen.

Diese gegensätzlichen Auffassungen über die Kampfart und das Operieren der U-Boote in einem kommenden Kriege und, dadurch bedingt, die Frage nach dem zweckmässigsten U-Bootsbau hatten in den Friedensjahren nach 1935 zur Folge, dass das Problem des U-Bootbaues dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nicht geklärt schien und infolgedessen die Bauvergebung weiterer U-Boote hinausgeschoben wurde. Dies findet in folgenden Bauzahlen seinen Ausdruck. Es wurden abgeliefert in den Jahren:

1935	14 Boote	1938	9 Boote
1936	21 Boote	1939	18 Boote
1937	1 Boot		

Ende des Jahres 1937 und in den Jahren 1938 und 1939 traten die gegensätzlichen Auffassungen zwischen dem Oberkommando der Kriegs-

marine und dem Führer der Unterseeboote in der U-Bootbaufrage in steigendem Masse klarer zutage. Ich neigte immer mehr der Ansicht zu, dass die Politik Hitlers und damit der ständige Machtzuwachs Deutschlands, trotz des abgeschlossenen Flottenabkommens, zwangsläufig die Gegnerschaft Englands bringen würden. Ich konnte nach den Erfahrungen seit dem 2. September 1870, weil England seitdem immer einem deutschen Machtzuwachs Widerstand geleistet hatte, nicht glauben, dass es sich jetzt mit dem Gross werden Deutschlands abfinden würde. Ich glaubte vielmehr, dass es bald zum Krieg mit England kommen könnte, und erbat immer eindringlicher den beschleunigten Aufbau der deutschen U-Bootwaffe. In der Ausbildung der U-Flottillen zog ich aus meiner Ansicht die Konsequenzen und begann, die Anwendung der Gruppentaktik zur Bekämpfung von Geleitzügen in möglichst freie Seeräume, wenn möglich in den Atlantik zu verlegen. Ein Ende 1937 gestellter Antrag, zu diesem Zweck mit dem U-Bootbegleitschiff «Saar» und den 500-t-Booten, sowie mit U 25 und U 26, den beiden grossen Booten des Typs I, zu den entsprechenden Übungen in den Atlantik gehen zu können, musste abgelehnt werden, weil die deutsche politische Führung während des Spanienfeldzuges die politische Situation nicht zusätzlich «durch einen Schleier von U-Booten im Atlantik» [4] belasten wollte.

Die Übungen, die ich im Jahre 1937 innerhalb meines Bereiches durchführte, zeigten sehr bald, dass die U-Boot-Führung bei Anwendung der Gruppentaktik in grossen weiträumigen Seegebieten ohne ein mit besonderen Nachrichtenmitteln ausgerüstetes Führerschiff nicht auskommen konnte. Auch meiner Forderung nach einem solchen Schiff stand die Seekriegsleitung entsprechend ihrer Konzeption, dass die U-Boote in einem kommenden Krieg doch wieder allein operieren würden, ablehnend gegenüber; bis schliesslich durch das persönliche Eingreifen des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine zu meinen Gunsten die Forderung nach einem Führerschiff [5] erfüllt wurde.

Der nach meiner Ansicht akut gespannten politischen Lage glaubte ich 1938 auch mit folgendem Vorschlag an das Oberkommando der Kriegsmarine gerecht zu werden:

«Bereits im Frieden wird eine U-Flottille in ausländischen Gewässern stationiert, um in Friedenszeit einen kriegverhindernden, militärstrategischen Druck ausüben zu können bzw. im Kriegsfalle schlagartig an wichtigen Verbindungen des Gegners bereit zu stehen.»

4 Wortlaut der Begründung der Ablehnung durch Hitler.
5 «Erwin Wassner».

Ich schlug zur Erfüllung dieses Zieles vor:

1. Einführung eines dreijährigen Ausbildungsturnus bei der U-Bootwaffe derart, dass das 1. Jahr Ausbildungsjahr, das 2. Jahr Manöverjahr und das 3. Jahr Auslandsjahr sein sollten.

2. Zu diesem Zweck Bereitstellung von 2 Werkstattschiffen, die für Reparaturzwecke mit den U-Flottillen und ihren U-Bootbegleitschiffen ins Ausland gehen sollten.

Im Winter 1938/39 untersuchte ich in einem Kriegsspiel die Probleme der Gruppentaktik, soweit sie die Führung, die Aufstellung, das Finden und Heranführen weiterer U-Boote und den Angriff gegen Geleitzüge in der Weite des Atlantik betrafen. Beide spielenden Parteien hatten keinerlei Bindungen: Die Führung der Geleitzüge verfügte über den ganzen Raum des Atlantik und konnte die von den Geleitzügen zu steuernden Wege frei bestimmen.

Das Ergebnis des Kriegsspiels war folgendes:

1. Für einen erfolgreichen Handelskrieg sind, wenn der Gegner, wie ich glaubte, seinen Handel in gesicherten Geleitzügen zusammenfassen würde, mindestens 300 deutsche Front-U-Boote erforderlich. Bei dieser Zahl wird gerechnet, dass 100 U-Boote jeweils zur Überholung und Erholung der Besatzungen in der Werft liegen, 100 U-Boote sich auf dem Marsch zum und vom Operationsgebiet befinden und 100 U-Boote im Operationsgebiet am Feinde stehen können. Mit dieser Zahl glaubte ich aber auch einen entscheidenden Erfolg im Handelskrieg erzielen zu können.

2. Eine *volle* Führung der im Operationsgebiet befindlichen U-Boote zum gemeinsamen Kampf durch den Führer der U-Boote von seiner Befehlsstelle an Land aus erscheint nicht möglich. Ich glaubte ferner, dass die «Milieu-Kenntnis», besonders was die jeweilige Abwehr und was Wind und Wetter anbelangte, auf so grosse Entfernung bei dem Führer der U-Boote zu gering sein würde. Ich war der Ansicht, dass die operative und die taktische Aufstellung der U-Boote zum Finden der Geleitzüge im grossen zwar durch den Führer der U-Boote von der Heimat aus geleitet werden müsste, dass aber die Führung am Geleitzug selbst durch einen Unterführer auf einem vom Feinde etwas abgesetzten U-Boot zu erfolgen habe, das möglichst über Wasser bleiben sollte.

   Ich forderte daher die Ausrüstung eines Teils der im Bau befindlichen U-Boote mit besonders leistungsfähigen Nachrichtenmitteln zur Verwendung als Führungs-U-Boote.

3. Mit der augenblicklichen Zahl der U-Boote und dem nach der derzeitigen Bauzuteilung und dem Bautempo in den nächsten Jahren zu erwartenden Zuwachs sind «nur Nadelstiche im Handelskrieg zu erzielen».

Dieses Ergebnis des Kriegsspiels meldete ich in einer Denkschrift dem damaligen Flottenchef, Admiral Boehm, und dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine. Der Flottenchef unterstützte in seiner Stellungnahme meine Gedankengänge und Forderungen klar und stark.

Die Grundlage des Kriegsspiels war meine Ansicht, dass der Gegner trotz des U-Boot-Abkommens von 1936 das Geleitzugsystem einführen würde. Diese Ansicht war nicht allgemein. Bei genauer Erfüllung der Bestimmungen des U-Boot-Abkommens war die Einführung des Geleitzugsystems nämlich nicht erforderlich, weil dann die U-Boote streng nach Prisenordnung zu verfahren hatten, auch bei Dampfern, die eine «nur zur Verteidigung aufgestellte» Bewaffnung besassen. Aber ich konnte mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass die gegnerischen Dampfer sich entsprechend den Bestimmungen des Abkommens wie friedliche Handelsschiffe verhalten und sich von einem so leicht verletzlichen, in der Nähe über Wasser befindlichen U-Boot versenken lassen würden, ohne das U-Boot vorher zu melden und ohne sich zu wehren, besonders wenn auf ihnen «nur zu Verteidigungszwecken» Geschütze aufgestellt waren. Die These der Anwendung einer aufgestellten Bewaffnung nur «zu Verteidigungszwecken» ist zudem militärisch völlig unklar. Wann beginnt die Verteidigung? Etwa, wenn das U-Boot die nach Prisenordnung rechtmässige Versenkung vornehmen will? Oder schon, wenn es von dem Dampfer gesichtet wird? Diese Bestimmung des U-Boot-Abkommens entbehrte daher jeglicher wirklichen Substanz.

Interessant ist es nun, wie zur gleichen Zeit in England die Frage der Durchführung des U-Boot-Abkommens von 1936 und der eventuell notwendigen Anwendung des Geleitzugsystems beurteilt wurde. Im Jahre 1937 fanden Besprechungen zwischen der englischen Admiralität und der englischen Luftwaffen-Führung statt, wie in einem Kriege der englische Handel am besten zu schützen sei. Die englische Admiralität glaubte, dass man durch frühe Einführung des Konvoi-Systems sowohl der U-Boot- wie auch der Luftgefahr begegnen könne. Der Luftwaffen-Stab befürchtete, dass die Massierung von Schiffen in einem Konvoi feindlichen Luftangriffen grössere Aussichten bieten, also schwere Schiffsverluste zur Folge haben würde.

Die englische Admiralität war der Ansicht, dass die Geleit-Kriegsschiffe eines Konvois diesen durch das Unterwasser-Ortungsverfahren des Asdic gegen die U-Bootangriffe und durch ihre Flak-Waffen ebenfalls gegen Luftangriffe gut schützen könnten. In beiden Punkten war die englische Luftwaffenführung skeptisch.

Es wurde jedoch eine Einigung erzielt, die am 2. Dezember 1937 vom Komitee der englischen Reichsverteidigung (Committee of Imperial

Defence) gebilligt wurde. Diese Einigung hatte das Ergebnis: Es ist wahrscheinlich, dass in einem Kriege uneingeschränkt U-Boot- und Luftangriffe auf den eigenen Handel erfolgen werden. Das Konvoi-System wird eingeführt. [6]

In dem «Handbuch für die Verteidigung der Handelsmarine»[7] vom Jahre 1938 traf die britische Admiralität für die Handelsschiffahrt die Anordnung, dass bei *Sichtung* von Unterseebooten Positionsmeldungen zu funken seien, und «baute somit die Handelsschiffe in das Warnsystem des Marinenachrichtendienstes ein.»[8]

Diese Anordnung widerspricht dem Sinn des U-Boot-Abkommens von 1936, der den Dampfern jede Teilnahme an der Kriegführung verbietet. Sie zeigt, dass England bereits in den Friedensjahren die Einhaltung des Abkommens nicht beabsichtigte.

Ebenfalls auf Grund der Bestimmungen dieses «Handbuchs für die Verteidigung der Handelsmarine» von 1938 wurden kurz nach Kriegsausbruch die englischen Handelsschiffe bewaffnet.[9] Dass diese Aufstellung von Geschützen nicht zu dem im Übrigen illusorischen Zweck der «ausschliesslichen Verteidigung» erfolgte, hat das Verhalten bewaffneter Dampfer gegenüber gesichteten U-Booten sofort nach Kriegsausbruch gezeigt: Die Dampfer schossen in verschiedenen Fällen auf die U-Boote, sobald sie diese sahen. Hierüber wird später bei der Darstellung der ersten Kriegsmonate noch einiges zu sagen sein.

An dieser Stelle soll nur eines klar gemacht werden, dass England bereits 1938 Anordnungen gab, die dem U-Boot-Abkommen widersprachen. Es beabsichtigte bereits seit 1937, in einem Kriege das Geleitzugsystem einzuführen. Es rechnete nicht mit der Durchführbarkeit des U-Boot-Abkommens von 1936.

Churchill, der mit Kriegsausbruch 1939 englischer Marineminister wurde, schreibt im Band I seiner Erinnerungen auf Seite 379:

«Ich hielt meine erste Konferenz in der Admiralität am Abend des 4. September ab. Wegen der Wichtigkeit der Ergebnisse legte ich, bevor ich in den frühen Morgenstunden zu Bett ging, die Beschlüsse zwecks Umlaufs und Durchführung in meinen eigenen Worten nieder:

6 Siehe Roskill, The War at Sea, Band I, S. 34.

7 Defence of Merchant Shipping Handbook 1938 (DMS) (I. M. T., Band 40; amtlicher Text deutsche Ausgabe, Seite 88/89 Dokument Dönitz 67). Siehe Anlage 2.

8 I. M. T., Band 1, Seite 353 (Nürnberger Urteilsspruch gegen den Verfasser; siehe auch Roskill, Band I, Seite 103).

9 Defence of Merchant Shipping Handbook 1938, I. M. T., Band 40, Seite 89, und I. M. T., Band 1, Seite 353.

1. In der ersten Phase, wenn Japan noch friedlich, und Italien neutral, obgleich unentschieden ist, wird der erste Angriff wahrscheinlich gegen die Zugänge nach Grossbritannien im Atlantik fallen.

2. Das Konvoi-System ist einzurichten. Mit Konvoi-System ist nur U-Boot-Abwehr-Konvoi gemeint. Alle Fragen, die sich mit Handelskreuzern oder schweren Schiffen befassen, sind in dieser besonderen Anweisung nicht behandelt.»

Die deutsche U-Bootausbildung hat also seit 1937 die Lage richtig beurteilt, als sie die Kriegführung gegen gesicherte Geleitzüge übte und den Bau einer entsprechend grossen Anzahl von U-Booten forderte.[10]

10 Dieser Tatsache wird «The History of the Second World War, The War at Sea» gerecht. (Roskill, I. Band, Seite 356): «Vor dem Kriege hatte Dönitz geschätzt, dass, wenn wir ein welt-weites Geleitsystem einführen würden, 300 U-Boote notwendig sein würden, um entscheidende Erfolge zu erzielen. Er, wenigstens, hatte keine Illusionen über die Wirksamkeit des Konvoi-Systems.»

1. Kapitel

Die entscheidenden Monate des Jahres 1939 bis Kriegsausbruch

Im vorigen Kapitel ist dargestellt, wie ich die militärisch-politische Lage und die der U-Bootwaffe daraus erwachsenden Aufgaben ansah, und welche Folgerungen ich für die Ausbildung und für meine Vorschläge hinsichtlich eines entsprechenden U-Bootbaues daraus zog.

Die Pläne des Oberkommandos der Kriegsmarine dagegen, von denen ich als untergeordneter Frontführer erst nach ihrem Abschluss im Sommer 1939 erfuhr, waren in derselben Zeit folgende:

Ende Mai 1938 hatte Hitler dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine mitgeteilt, dass auch mit England als Gegner zu rechnen sei, ein Konflikt aber nicht unmittelbar bevorstehe. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine hatte daraufhin im Herbst 1938 einen Planungsausschuss im Oberkommando der Kriegsmarine gebildet, der die für die Kriegsmarine aus dieser neuen Gegnerschaft entstehenden Aufgaben und die zu ihrer Erfüllung notwendigen Seekriegsmittel zu untersuchen hatte.

Als strategische Aufgabe der deutschen Kriegsmarine ergab die Untersuchung des Planungsausschusses die Vernichtung der englischen Handelsschiffahrt. Zur Erfüllung dieser Aufgabe schlug der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Hitler den Bau einer wohlausgewogenen Flotte von grosser Kampfstärke vor, die die englischen Zufahrtswege im freien Seeraum des Atlantik in Form von Kampfgruppen anzugreifen und in dieser Art Handelskrieg unter gleichzeitiger Bekämpfung der Sicherungsstreitkräfte zu führen hatte. Zum Bau dieser Flotte wurde ein langfristiges Programm aufgestellt, das in dem sogenannten Z-Plan niedergelegt war. Dieser sah vor, dass bis zum Jahre 1948 folgende Kriegsschiffe gebaut werden sollten:

1. 6 Schlachtschiffe von je 50’000 t (ausser «Bismarck» und «Tirpitz»).
2. 8 (später 12) weiter entwickelte Panzerschiffe von je 20’000 t.
3. 4 Flugzeugträger von je 20’000 t.
4. Eine grosse Zahl leichter Kreuzer.
5. 233 U-Boote.

Hitler genehmigte diesen Bauplan im Januar 1939 und forderte, dass er bereits in 6 Jahren durchzuführen sei.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ordnete an, dass bei der Durchführung des Plans der Bau der Schlachtschiffe und der U-Boote den Vorrang haben sollte. Die vorgesehenen U-Kreuzer sollten bereits 1943 fertiggestellt sein.

Der Schwerpunkt des Z-Plans lag also im Bau einer Überwasser-Flotte.

Diese Lösung entsprach nicht meiner Ansicht über die Gesamtlage und meinen dieser Ansicht entsprechend gestellten Anträgen. Ich glaubte, dass der Z-Plan folgende Schwächen enthielt:

1. Seine Verwirklichung dauerte mindestens 6 Jahre. Bis dahin war die Kriegsmarine für einen Kampf mit England ungerüstet, obwohl eine politische Spannung bestand.

2. Wenn wir anfangen würden, Schlachtschiffe, Kreuzer und Flugzeugträger in grosser Zahl zu bauen, so würde ohne Zweifel der Gegner das gleiche tun. In dem dann einsetzenden Wettrüsten würden wir sicherlich die Unterlegenen bleiben, besonders weil wir beim Start bei Weitem nicht die erlaubten 35 Prozent der grossen Schiffe des Gegners in Dienst halten würden.

3. Durch die seit dem ersten Weltkrieg entstandene Luftbedrohung waren die deutschen Kampfgruppen in ihren deutschen Ruhe- und Reparaturhäfen englischen Luftangriffen ausgesetzt, in deren nahem Bereich sie lagen und denen sie nicht ausweichen konnten. Für eigene U-Boote konnte man Bunker bauen, für die grossen Überwasserschiffe nicht. Die englische Flotte dagegen konnte sich im hohen Norden Grossbritanniens den deutschen Luftangriffen entziehen.

4. Er trägt unserer geographischen Lage England gegenüber nicht Rechnung. Die Lebensadern Englands, die anzugreifen sind, liegen westlich der Insel im freien Seeraum des Atlantik. *In diesen Raum müssten die deutschen Seekriegsmittel hinein, dort müssten sie sich aufhalten können, wenn sie überhaupt wirksam sein sollten. Für die Wahl der eigenen Seekriegsmittel ist es also ganz wesentlich, ob sie diese Voraussetzungen ausreichend erfüllen.*

Die Lage Deutschlands ist für den Anmarsch deutscher Seestreitkräfte in den Atlantikraum hinein denkbar ungünstig. Wir wohnen, bezogen auf den Verlauf der englischen Seewege, gewissermassen in einem Hinterhaus. Quer vor ihm, die Gewässer der Nordsee durch seine natürliche geographische Lage blockierend, liegt England. Bereits auf den Auslaufwegen durch die Nordsee, die nur nach der Enge Shetland-Norwegen gehen können, weil der Englische Kanal für diese Zwecke im Kriege nicht passierbar ist, könnten die eigenen Streitkräfte leicht vom Gegner erfasst

und bereits auf diesem Anmarsch bekämpft werden. Der lange eigene Weg, parallel zur Nord-Süd-Richtung der britischen Inseln, bietet auch leichten englischen Seestreitkräften und Flugzeugen nach Feststellung des Ausmarsches deutscher Kriegsschiffe wiederholt Gelegenheit zum Einsatz. Die Verhältnisse für den Ausmarsch sind für uns wegen der seitdem erfolgten Entwicklung der Luftwaffe noch ungünstiger als im ersten Weltkrieg. Nur unter besonders günstigen Bedingungen wäre mit einem unbemerkten Ausmarsch zu rechnen. Im freien Seeraum des Atlantik sind der Aufenthalt und das Kämpfen deutscher Überwasser-Streitkräfte dadurch belastet, dass Beschädigungen und Einschränkungen der Gefechtskraft sich für die eigenen Streitkräfte sehr viel nachteiliger und gefährlicher auswirken müssen als für den Gegner, weil havarierte Schiffe den langen, unter Feindangriffen liegenden Rückmarsch durch die Nordsee in die deutschen Gewässer zur Reparatur zurücklegen müssen, wohingegen der englischen Flotte Reparaturplätze an der Westküste Grossbritanniens, am Kampfraum des Atlantik selbst, zur Verfügung stehen.

Diese seestrategische Ungunst unserer geographischen Lage England gegenüber war schon im ersten Weltkrieg deutlich in Erscheinung getreten.

1914 war es unser seestrategischer Gedanke, unsere Kampfaufgabe gegen England durch die Seeschlacht zu lösen. Eine gewonnene Seeschlacht musste so grosse militärische und politische Folgen haben, dass sie die Frage der englischen Seeherrschaft entscheidend beeinflussen konnte. Für die Engländer lag jedoch kein strategischer Zwang vor, von sich aus die Seeschlacht zu suchen, solange die deutsche Flotte nicht die englischen Seeverbindungen im Atlantik oder die gegen Deutschland durchgeführte Fernblockade in der nördlichen Nordsee störte. Zu beidem war die deutsche Flotte jedoch wegen mangelnden Aktionsbereichs nicht in der Lage. Auch wurde von unserer Seite in allzu stark geübter Zurückhaltung den Engländern die Schlacht nicht zu einer Zeit angeboten, in der das Kräfteverhältnis uns noch Aussichten für einen günstigen Ausgang einer Seeschlacht bot. Als später infolge Änderung des Kräfteverhältnisses zu unseren Ungunsten die Aussichten für einen erfolgreichen Kampf nicht mehr bestanden, wurde es klar, dass die auf die südliche Nordsee beschränkte deutsche Flotte keine seestrategisch entscheidende Aufgabe mehr besass. Diese Aufgabe ging auf die deutschen U-Boote über, die die englischen Seeverbindungen im Atlantik angreifen konnten. Die deutsche Hochseeflotte sah ihren Zweck, wie Admiral Scheer es in seiner Denkschrift nach der Skagerrak-Schlacht ausgedrückt hat, nur noch darin, den U-Booten für diese Aufgabe die Anmarschwege offenzuhalten.

Für das U-Boot wirken sich die Nachteile unserer seestrategischen Lage England gegenüber sehr viel weniger aus:

Es kann, in erster Linie wegen seiner Tauchfähigkeit, ungesehen und grundsätzlich daher ohne den Zwang, sich mit den gegnerischen Überwasser-Streitkräften auseinandersetzen zu müssen, den Ausmarschraum der Nordsee passieren und an die englischen Lebenslinien im Atlantik herankommen. Aus dem gleichen Grunde und infolge seines, verglichen mit Überwasser-Streitkräften, ausserordentlichen Aktionsradius' und grosser Seeausdauer kann es sich in diesem strategischen Wirkungsraum, obwohl die gegnerischen Überwasser-Streitkräfte dort die Seeherrschaft besitzen, lange aufhalten. Es ist daher bereits aus diesen Gründen, ganz abgesehen von seinen besonders günstigen Eigenschaften als Angriffswaffe, das geeignete Seekriegsmittel, um die englischen Zufuhrwege unmittelbar anzugreifen und damit das deutsche seestrategische Ziel zu erreichen.

So hat das U-Boot im ersten Weltkrieg England dem Verlust des Krieges nahe gebracht.

An diese seekriegsgeschichtlichen Lehren des ersten Weltkrieges knüpfte ich an, als in mir die Überzeugung reifte, dass doch eines Tages England unser Gegner sein würde und das U-Boot in diesem Kampf das für uns geeignete Seekriegsmittel wäre. Durch Entwicklung der Gruppentaktik, deren Wirksamkeit bereits in den genannten Friedensübungen bewiesen wurde, wollte ich auch dem Geleitzugsystem gewachsen sein, das im ersten Weltkrieg England gerettet hatte. Dies waren die Gründe, warum ich im Gegensatz zur Konzeption des Z-Plans ab Frühjahr 1939 den möglichst beschleunigten Bau einer grossen U-Boot-Flotte forderte. Jedenfalls zeigte der im Z-Plan vorgesehene Bau von *insgesamt* nur 233 U-Booten erst bis 1948, darunter der beschleunigte Bau von Artillerie-U-Kreuzern, dass das Oberkommando der Kriegsmarine meine Konzeption für den U-Bootbau weder nach der Art der U-Boote, noch nach deren Zahl (FdU: 300 *Front*-U-Boote), noch nach dem Bautempo angenommen hatte. Allerdings stand ich mit meiner Ansicht, dass ab Frühjahr 1939 beschleunigt U-Boote in grosser Zahl gebaut werden müssten, nicht allein.

Es folgten der Einmarsch in die Tschechoslowakei und die englische Garantie-Erklärung für Polen. Am 26. April 1939 wurde das deutsch-englische Flottenabkommen von Hitler gekündigt. Diese Kündigung des erst 1935 abgeschlossenen Abkommens war eine ausserordentlich starke politische Geste. Sie sagte klar, dass die Politik des Versuchs einer Einigung mit England zu Ende sei, und zwar nicht nur für den Augenblick, sondern dass auch für absehbare Zeit nicht mehr mit einer Besserung der Beziehungen zu England gerechnet werde.

Nunmehr hätte es nahe gelegen, zu erkennen, dass mit einer langen Friedenszeit, wie sie die Durchführung des langfristigen Kriegsschiffbaues des Z-Plans zur Voraussetzung hatte, nicht mehr mit Sicherheit zu rechnen

war. Bei der durch die Kündigung des Flottenabkommens dokumentierten schweren Spannung zwischen Deutschland und England hatte es keine politische Führung mehr mit Sicherheit in der Hand, eine Entladung dieser Spannung in einem kriegerischen Konflikt jederzeit zu verhindern. Daher war eine sofortige, beschleunigte Aufrüstung durch den Bau von U-Booten die Hauptaufgabe, die der deutschen Kriegsmarine nun gestellt war. Diese Meinung wurde auch von anderen Stellen der Marine geteilt, die neben einem beschleunigten U-Bootbau den Bau leichter und einfacher herzustellender Überwasser-Raider durchgeführt haben wollten. Solche Schiffe sollten zum unmittelbaren Angriff auf die gegnerischen Seeverbindungen im freien Atlantik geeignet sein, wobei der Einsatz dieser leichten, einfachen Schiffe im Vergleich mit der zu erwartenden Wirkung nicht hoch war. Dies war eine nach meiner Auffassung durchaus vertretbare Konzeption, wenn auch vor der Verwendung dieser Überwasser-Handelsstörer immer die Frage des Herauskommens aus der Nordsee stand.

Selbstverständlich hätten ausser den für den Atlantik bestimmten Angriffsmitteln auch alle Fahrzeuge gebaut werden müssen, die zur Sicherung und zum Freihalten der Auslaufwege in den deutschen Gewässern erforderlich waren (Zerstörer, Minensuchboote, Räumboote, Sperrbrecher).

Im Juni 1939 meldete ich dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine meine und meiner Offiziere Sorgen wegen der Gefahr eines baldigen Krieges mit England. Ich bat ihn, diese meine Ansicht Hitler zu melden, obwohl ich nur Kapitän zur See und ein untergeordneter Frontführer war. Ich sagte, dass in einem kommenden Kriege gegen England die schwerste Last der Seekriegführung auf der U-Bootwaffe liegen würde, dass diese aber bei ihrer zahlenmässigen Schwäche dem Engländer nur Nadelstiche versetzen könne. Daraufhin teilte der Oberbefehlshaber am 22. Juli 1939 in Swinemünde dem auf dem Aviso «Grille» versammelten Offizierskorps der U-Bootwaffe die Antwort Hitlers mit: Er würde dafür sorgen, dass es keinesfalls zu einem Krieg mit England kommt. Denn das wäre «Finis Germaniae». Die U-Bootoffiziere sollten beruhigt sein.

Die Wirkung dieser starken, jede Kriegsmöglichkeit mit England verneinenden Erklärung des Staatsoberhauptes und verantwortlichen Leiters der deutschen Politik war selbstverständlich gross.

Unsere Sorgen wurden trotzdem hierdurch allerdings nicht ganz beseitigt. Sie traten aber jedenfalls in den Hintergrund, obwohl ich zu meinen Offizieren nach der Ansprache sagte: «Das eine steht für mich fest: Wenn es irgendwann zu einem Krieg kommt, steht England auf Seiten unserer Gegner. Darauf stellen Sie sich innerlich ein!»

Ich selbst bat am selben Tage den Oberbefehlshaber um Urlaub zu einem bereits lange hinausgeschobenen notwendigen längeren Kuraufent-

halt. Ich erhielt ihn. Am 15. August wurde ich aber schon wieder zurückgerufen, um nun doch in der sich sehr zuspitzenden politischen Lage den für den Mobilmachungsfall vorgesehenen Aufmarsch der U-Boote durchzuführen. In diesen Tagen einer nun tatsächlich offenkundigen Gefahr eines Krieges mit England hielt ich es für angebracht, dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nochmals meine Ansicht über die Lage und Notwendigkeit sofortigen grosszügigen U-Bootbaus schriftlich zu melden. Gelegentlich seiner Anwesenheit in Kiel Ende August 1939 trug ich ihm meine Ansicht vor und bat ihn, den aufgesetzten Entwurf einer Denkschrift während eines gemeinsamen Flugs nach Swinemünde zu lesen. Der Oberbefehlshaber stimmte ihm zu und forderte mich auf, ihm die Denkschrift über die von mir für erforderlich gehaltenen U-Boottypen und -zahlen baldmöglichst vorzulegen.

Unter dem Titel «Gedanken über den Aufbau der U-Bootwaffe» ging sie dann am 28. August 1939[1] an den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine und an den Flottenchef ab. In ihr sagte ich Folgendes:

«Ausgehend von der derzeitigen Spannungslage zwischen England und Deutschland und der Möglichkeit eines Krieges zwischen den beiden Ländern stelle ich fest, dass die Marine und im Besonderen die U-Bootwaffe z. Zt. nicht in der Lage sind, die ihnen im Krieg zufallenden Aufgaben zu erfüllen. Obwohl zu hoffen ist, dass es jetzt nicht zu einem Kriege kommt, ist nicht anzunehmen, dass sich die politische Lage zwischen England und Deutschland in den nächsten Jahren grundsätzlich ändern wird, auch wenn es Zeiten gegenseitiger Annäherung und Beruhigung geben sollte. Das geeignetste Kampfmittel, das schnell – im Vergleich zu einer Flotte – aufgebaut werden kann, ist das U-Boot. Deshalb müsste es das Streben der Marine sein, durch schnellen Aufbau der U-Bootwaffe in kommenden Konflikten mit England in einem besseren Zustand zu sein.»

Hinsichtlich des Kräftebedarfs und der benötigten U-Boottypen hiess es in der Denkschrift:

«In meiner Schlussbetrachtung zum FdU-Kriegsspiel 1938/39 hatte ich meine Ansicht wie folgt niedergelegt: Der Hauptträger des U-Bootkrieges im Atlantik ist das Torpedo-U-Boot; in den Booten VII b und auch im Typ IX besitzen wir hierfür die geeigneten Typen. Hundert dauernd einsatzbereite Boote, im Ganzen also mindestens etwa 300 dieser Typen, würden für erfolgreiches Operieren erforderlich sein. Eine obere Grenze für den Einsatz gibt es nicht.. .

Für die Aufschlüsselung der Bootszahlen von Typ VII b und VII c

1 FdU Chefsache Gkdos 172.

und Typ IX erscheint nach den heutigen Anschauungen das Verhältnis von 3: 1 angebracht.»

Nach der Forderung einiger Spezial-U-Boottypen fasste ich zusammen:

«Dieser ganze Kräftebedarf wird als erforderlich angesehen, um einen erfolgreichen Krieg gegen England führen zu können.»

Weiter wurde ausgeführt, «dass mit der im Augenblick eingesetzten Bootzahl und den nach dem jetzigen Bauplan auf die Dauer erreichbaren Bootzahlen ein ins Gewicht fallender Druck auf England, und eine entscheidende Kriegführung gegen Englands Handel in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, sondern nur Nadelstiche gegen den englischen Handelsverkehr möglich sind .. .

Die Folgerung, die gezogen werden muss, ist:

Die U-Bootwaffe muss mit allen, auch ausserhalb des normalen Rahmens liegenden Mitteln auf einen Stand gebracht werden, der sie befähigt, ihre Hauptaufgabe, nämlich die Niederringung Englands im Kriege zu lösen . . .

Der Weg, der hierzu beschritten werden muss, ist folgender:

a) Prüfung durch das Oberkommando der Kriegsmarine und Entscheidung durch den Oberbefehlshaber: Welche Aufgaben können im Interesse des U-Bootbaues zurückgestellt werden? Welche Werften können dadurch für den U-Bootbau freigemacht werden und welche Werften können ihre Einrichtungen für den U-Bootbau dadurch erweitern? Welche Werke der Hilfs-Industrien können für den U-Bootbau neu oder mehr als bisher herangezogen werden?

b) Aufstellung eines Höchst-Bauprogramms unter besonderer Berücksichtigung der Typen VII b, c und IX.

c) Gleichzeitig mit der Bearbeitung dieser Fragen und ohne Rücksicht auf die endgültige Aufstellung des Bauprogramms Planung und Inangriffnahme der durch ein beschleunigtes Bauprogramm anfallenden weiteren Aufgaben, wie z.B. Begleitschiffe, Fangboote, Werkstattschiffe, Häfen und Stützpunkte; Versorgung mit Waffen und Treibstoffen, Reparaturwerkstätten; Nachrichtenmittel für die Führung, Bereitstellung von Personal aller Dienstgrade, organisatorische Fragen der Kriegs- und Friedensführung ...

d) Diese Fragen können nur gelöst werden, wenn andere Belange rücksichtslos diesem grossen Ziel untergeordnet werden. Entscheidende Massnahmen sind jedoch nur unter *einer* organisatorischen Voraussetzung möglich, und zwar wenn für alle mit dem vorgeschlagenen Ausbau der U-Bootwaffe zusammenhängenden Fragen eine zentrale, mit weitgehenden Vollmachten ausgestattete und dem Oberbefehlshaber unmittelbar verantwortliche Stelle geschaffen wird.»

Der Flottenchef, Admiral Boehm, unterstützte diesen meinen Antrag in vollem Umfang und schloss sein Schreiben an den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine am 3. September 1939, dem Tage der englischen Kriegserklärung, mit folgenden Worten: «Es müsste sofort eine höchste Kraftanstrengung unter schärfster Konzentration auf das allein Ausschlaggebende einsetzen und eine einschneidende Zurücksetzung aller anderen Bauvorhaben eintreten, die nicht dem vorgenannten Ziele dienen.»

So sah ich als Führer der U-Boote in den entscheidenden Monaten des Jahres 1939 die Lage und die Rüstungsaufgaben der Marine. Ich hatte es für meine Meinungsbildung zweifelsohne leichter als der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine in Berlin. Dieser war dem Einfluss der Ansichten Hitlers ausgesetzt, an dessen politische Konzeption er gebunden war.

Es wurde natürlich im Jahre 1939 auch die Frage geprüft, was von englischer Seite geschehen würde, wenn nach Kündigung des deutsch-englischen Flottenabkommens entsprechend meiner Konzeption U-Boote in grosser Zahl gebaut würden. Es wurde gesagt: Dies kann nicht geheim gehalten werden, dann würden die Engländer entsprechend ihre U-Boot-Abwehrfahrzeuge vermehren.

Dieser Einwand war sicher richtig. Aber immerhin lässt sich ein Bau von U-Booten sehr verteilen und eher geheimhalten, als der auffälligere Bau der grossen Schiffe des Z-Plans. Vor allem hätten auch vermehrte Abwehrfahrzeuge den U-Bootkrieg nicht zum Erliegen gebracht, wie die Erfahrung später gezeigt hat. Bei der bereits erwähnten merkwürdigen Beschränkung der Engländer im Frieden auf die Abwehr des *Unterwasser*-Angriffs des U-Boots[2] und bei der Überschätzung des Asdic-Verfahrens und damit Unterschätzung der U-Bootgefahr durch die englische Admiralität ist es zudem völlig offen, in welcher mehr oder weniger wirkungsvollen Form England auf einen deutschen U-Bootbau reagiert hätte. Jedenfalls konnte der Gesichtspunkt, «dann bauen die Engländer Abwehrfahrzeuge», kein Grund für uns sein, von Vornherein vom U-Bootbau resignierend abzusehen. Auch den Bau der grossen Schiffe des Z-Plans hätten die Engländer nicht ohne Gegenmassnahmen hingenommen, und es wäre zweifelsohne zu einem aus den verschiedensten Gründen für uns sehr ungünstigen Wettrüsten grossen Stils gekommen.

Es werden ferner heute Spekulationen darüber angestellt, welche Folgen nach der erfolgten Kündigung des Flottenabkommens ein grösserer U-Bootbau in unserm politischen Verhältnis zu England gehabt hätte. Wäre der U-Bootbau schnell in Erscheinung getreten, so wäre er nach diesem Gedankengang für England eher ein Grund zum Krieg gegen uns geworden

2 Siehe die Ausführungen in Kapitel 3.

als der langsame Bau einer «wohlausgewogenen Flotte» – falls Hitler August 1939 die Korridorfrage politisch und nicht militärisch zu lösen versucht hätte. Eine andere Richtung sagt: Im Gegenteil, durch den Bau einer grossen U-Bootflotte hätten wir ein Tauschobjekt von grösstem politischem Gewicht in der Hand gehabt, z.B. bei neuen Verhandlungen mit England.

Ich glaube, derartige Spekulationen haben nur unsicheren Boden. *Nach Kündigung des Flottenabkommens mussten wir uns so schnell wie möglich auf einen in naher Zukunft bevorstehenden Krieg mit England vorbereiten, gleichgültig, ob er wirklich kam oder nicht; und das konnte nur durch Forcierung des U-Bootbaus geschehen.* Ich halte auch Behauptungen, dass die deutschen Werften und die deutsche Industrie in den Jahren vor 1943 einen grossen U-Bootbau nicht hätten leisten können, nicht für stichhaltig. Die deutsche Kriegsmarine hat selbst im Kriege bis 1943 noch nicht einmal 5 Prozent der deutschen Stahlproduktion für ihre Rüstung erhalten. Dazu kam, dass für den U-Bootbau nicht nur die Seewerften, sondern auch Flusswerften geeignet gewesen wären. Industrie und Werften waren also leistungsfähig genug. Darüber wird später noch bei der Darstellung des U-Bootbaus während des Krieges etwas zu sagen sein.

Nun zurück zu den Ereignissen von Ende August 1939. Es war also anders gekommen. Meine in der Denkschrift vom 28. August noch ausgesprochene Hoffnung, dass diesmal nach dem Abblasen des Angriffs auf Polen am 25. August der Krieg noch nicht ausbrechen würde, hatte getrogen. Am 1. September wurden die Feindseligkeiten gegen Polen eröffnet. Am 3. September 1939 erklärten uns England und Frankreich den Krieg. Die Marine war ein Torso. Die U-Bootwaffe besass insgesamt 46 zum Einsatz bereite Boote, ein zufällig besonders hoher Prozentsatz der Gesamtzahl von 57 in Dienst befindlichen U-Booten. Von diesen 46 waren aber nur 22 atlantikfähig. Die restlichen kleinen Boote von 250 t waren auf Grund ihres Aktionsradius' nur im Nordseebereich verwendbar. Dies bedeutete also, dass nur jeweils durchschnittlich 5 bis 7 U-Boote im Atlantik am Feind sein könnten. Die harte Wirklichkeit bewies später, dass diese Zahl sogar einmal bis auf nur 2 U-Boote herabsank.

Mit einer stetigen Minderung dieser geringen Bootszahlen war ausserdem noch zu rechnen. Den zu erwartenden laufenden Verlusten stand kein entsprechender Zuwachs an Neubauten gegenüber. Das Feierjahr im U-Bootbau, 1936/37, und die wenigen Bau-Vergaben trotz der uns im Flottenabkommen gegebenen Möglichkeiten in den Jahren 1938 und 1939 rächte sich jetzt. Wir mussten mit nur insgesamt 56 in Dienst befindlichen U-Booten in den Krieg gehen. Wir hätten 16 atlantikfähige U-Boote mehr haben können, was den uns seit 1935 zugestandenen 45 Prozent

der englischen U-Boottonnage entsprochen hätte. Überdies lag als schwere Last das Wissen auf uns, dass jetzt der Tiefstand an U-Bootzahlen noch nicht erreicht war, sondern sich erst später ergeben würde. Tatsächlich trat dieser erst im Februar 1941 ein, als wir nur 22 Front-U-Boote hatten.

Selten wohl ist eine Waffe mit so geringen Mitteln in einen Krieg gegangen. Sie konnte dem Gegner tatsächlich nur Nadelstiche versetzen. Damit kann man aber eine der ersten Seemächte und ein Weltreich in einem Krieg nicht friedensbereit machen.

Auch in Anbetracht des sehr niedrigen Standes unserer Rüstung zur See hätte daher der Krieg im Jahre 1939 unter allen Umständen vermieden werden müssen. Ob bei dem deutschen Machtzuwachs der Krieg gegen England überhaupt auf die Dauer hätte ausgeschlossen werden können, wird niemand mit Sicherheit zu sagen vermögen. Ich glaube es nicht. Wenn die andere Seite vor 1914 den kleindeutschen Nationalstaat Bismarcks schon nicht hingenommen hatte, würde sie das Grossdeutsche Reid) kaum ertragen haben. Musste daher dieser deutsch-englische Machtkonflikt als unvermeidbar angesehen werden, so mussten auch in der deutschen Rüstungspolitik zur See entschieden die Konsequenzen gezogen werden. Die deutsche Staatsführung erkannte die wahre Lage nicht.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine hatte gewarnt. Er hielt sich jedoch an die Weisungen der Staatsführung. Eine der tragischsten Situationen der Marinegeschichte war entstanden.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine gab nach Kriegsausbruch sofort den Befehl, dass unter Stillegung aller Grossschiffbauten, soweit sie noch nicht vom Stapel gelaufen waren, und unter Aufhebung der U-Bootbauabsichten des Z-Plans die in meiner Denkschrift nach dem Kriegsspiel 1938/39 und in der Denkschrift vom 28.8.1939 geforderten U-Boottypen und U-Bootzahlen beschleunigt in Bau gegeben werden sollten.

Es war nunmehr selbstverständlich, dass jetzt die allerwichtigste Marine-Aufgabe der beschleunigte Bau einer solchen grossen U-Bootwaffe war und dass es darauf ankam, diese so schnell wie möglich mit grösster Tatkraft, unter Anwendung selbst aussergewöhnlicher Massnahmen und mit absoluter Schwerpunktbildung in der Marine-Baupolitik durchzuführen.

Daher entschloss ich mich, die von mir seit 1935 ausgebildete und erzogene Front-U-Bootwaffe in dem Augenblick, als sie sich im Ernstfall bewähren sollte, zu verlassen und den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine zu bitten, mir diese wichtigste Aufgabe der Marine, den Bau einer grossen U-Bootwaffe, im Oberkommando in Berlin zu übertragen. Der Entschluss fiel mir schwer. Ich hing mit meinem ganzen Herzen an der neuen U-Bootwaffe und ihren Besatzungen. Ich besass ihr Vertrauen. Ich sagte während der Aussprachen, die diesem Entschluss in meinem Stabe vorausgingen,

als mir der Chef der Organisationsabteilung, Fregattenkapitän von Friedeburg, und der Chef meiner Operationsabteilung, Korvettenkapitän Godt, diese Notwendigkeit im Interesse der Sache vorhielten, zunächst: «Man soll einer Waffe nicht dann den Führer nehmen, wenn sie auf die Probe gestellt wird!» Schliesslich aber gewann doch mein Verstand die Oberhand, und ich rang mich, gegen mein Gefühl, zu diesem Entschluss durch. Ich schrieb darüber abschliessend im dienstlichen Kriegstagebuch des FdU am 9. September 1939:

«Ich werde mir schlüssig: Es ist richtig, wenn ich selbst die Aufgabe des Aufbaues der U-Bootwaffe als Amtschef oder ähnliches übernehme. An sich ist es falsch, *den* Frontoffizier, der die Ausbildung der neuen Waffe von Anfang an geleitet hat, der das Können von Offizieren und Besatzungen kennt und selbst von diesen gekannt wird, im Augenblick der Probe auf diese Ausbildung von der Führung der Waffe wegzunehmen. Es kann auch in Zukunft bei Belastungen notwendig werden, dass der erfahrenste Offizier dieser Waffe versucht, Geist- und Ausbildungsstand auf der Höhe zu erhalten. Dem steht jedoch gegenüber, dass die Feindtätigkeit der zur Zeit vorhandenen Waffe und damit die ^Aufgabe ihrer Führung bald nahezu hinfällig werden muss, wenn es nicht gelingt, schnell eine zahlreiche und wirkungsvolle Waffe aufzustellen.

Daher ist die Aufgabe dieser Aufstellung als die wichtigste Führungsaufgbae der gesamten U-Bootwaffe anzusehen. Und es ist richtig, den erfahrensten Offizier mit dieser Aufgabe zu betreuen, den Offizier, der, ohne tasten zu müssen, weiss, was die Front braucht.»

Ich bat um meine entsprechende Kommandierung.

Am 5. September abends teilte mir jedoch Konteradmiral Schniewind, der Chef des Stabes der Seekriegsleitung, mit, dass der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine abgelehnt habe, weil nach seiner Ansicht der Führer der Unterseeboote an der Front unentbehrlich sei. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine beabsichtige, das neu zu schaffende U-Boot-Amt praktisch dem Führer der Unterseeboote zu unterstellen. Dieser solle aus der Front heraus seine Forderungen stellen, die das U-Boot-Amt uneingeschränkt zu erfüllen habe. Hierauf erwiderte ich, dass ich die Ausübung eines solchen Einflusses von unten her für unmöglich hielte, dass eine tatkräftige und einheitliche Steuerung nur von der Zentrale, also von Berlin aus, erfolgen könne.[3]

Dass meine Ansicht richtig war, d.h., dass ich meinen Einfluss auf das Oberkommando in Berlin in der Baufrage von der Front aus nicht in

3 K. T. B. des FdU vom 9.9.1939.

erforderlichem Masse ausüben konnte, hat der Verlauf des U-Bootbaues während des Krieges gezeigt.

Trotz der vordringlichen Wichtigkeit der Bau-Aufgabe war aber diese ablehnende Entscheidung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, wie der Krieg gezeigt hat, durchaus begründet. Ich war an der Front unentbehrlich, nicht zum wenigsten, weil ich ihr Vertrauen besass. Menschenführung, die persönliche Führung durch den Vorgesetzten bis hinauf zum Befehlshaber, ist eine der wichtigsten Seiten des Soldatentums im Kriege.

Je höher die Anforderungen sind, desto grösser muss das gegenseitige Vertrauen sein. Je grösser die seelische Geschlossenheit und *je* opfermutiger der Geist einer Truppe ist, umso grösser ist ihre Kampfkraft. Das militärische Können allein genügt nicht. Es wird von dem Soldaten im Kriege verlangt, sein Leben hinzugeben. Diese Forderung braucht ein Gegengewicht. Es kann nur auf seelischem Gebiet liegen.

Ich führte also nach dieser Entscheidung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine den U-Bootkrieg an der Front. Der U-Boot*bau* war Sache des Oberkommandos in Berlin.

Im Nürnberger Urteilsspruch hat selbst das Gericht der vier Kriegsgegner mich von der *Planung* eines Angriffskrieges ausdrücklich freigesprochen. Ich wurde also selbst in Nürnberg für den Beginn des Krieges nicht verantwortlich gemacht. Dafür ist aber meine Verurteilung u.a. damit begründet worden, dass, wie es in meinem Urteilsspruch heisst, meine «U-Boote, deren es damals nur wenige gab, für den Krieg vollständig vorbereitet waren».

Wenn es auch bisher in allen Zeiten und bei allen Nationen nicht üblich war, einen Soldaten dafür zu bestrafen, dass er seine Truppe im Frieden für den Krieg ausgebildet hat – was ja seine erste und selbstverständliche Pflicht seiner Regierung und seinem Volk gegenüber ist –, so hat doch das Nürnberger Urteil in seiner Behauptung in diesem Punkt die Wahrheit gesprochen:

Die deutsche U-Bootwaffe war, so gut es im Frieden überhaupt möglich ist, für den Krieg ausgebildet.

Sie sollte sich nun im Kriege bewähren.

6. Kapitel

Der erste Abschnitt des U-Bootkrieges

September 1939 bis 1.3.1940

Nach der englischen Kriegserklärung am 3. 9. 1939 und dem 13.30 Uhr eingegangenen Befehl der deutschen Seekriegsleitung: «Beginn der Feindseligkeiten gegen England sofort», trafen am gleichen Tage der Marinegruppenbefehlshaber West, Admiral Saalwächter, der Flottenchef, Admiral Boehm, und ich zu einer Besprechung in der Befehlsstelle in der Funkstation Neuende bei Wilhelmshaven zusammen. Tiefer Ernst beherrschte unsere Aussprache. Wir wussten, was ein Krieg gegen England bedeutete, wie fast unerschöpflich die Kräfte seiner Seemacht sind, und dass sie sich zwar erst allmählich entfalten, dann aber immer überlegener zur Wirkung kommen. In starken Worten drückte besonders der Flottenchef, Admiral Boehm, seine Besorgnis über den Ernst unserer Lage aus.

Am 4.9. erfolgte der erste englische Luftangriff auf die Wilhelmshavener Schleusen und die im Hafen liegenden Kriegsschiffe. Mit grossem Schneid flogen die Engländer im Tiefflug an und opferten sich ohne nennenswerten Erfolg. Von einem U-Boot-Begleitschiff im Wilhelmshavener Stützpunkt aus hatten U-Boot-Offiziere und ich diesen Angriff mit angesehen. Die Offiziere waren durch den eigenen Abwehrerfolg optimistisch gestimmt. Ich nahm sie daraufhin zusammen und sagte ihnen meine Ansicht über den kommenden Krieg: «Nehmen Sie diesen Krieg sehr ernst! Seien Sie sich darüber klar, er wird sehr lange, vielleicht sieben Jahre, dauern, und wir werden froh sein, wenn er dann mit einem Vergleich endet.» Die U-Boot-Offiziere waren von meiner Äusserung überrascht und so stark beeindruckt, dass diese Besprechung noch heute bei ihren Teilnehmern unvergessen geblieben ist.

Ich gab mich also, wie wohl alle älteren deutschen Seeoffiziere, bei Kriegsbeginn keinen Illusionen darüber hin, wie schwer dieser Krieg sein würde. Für mich als Soldat gab es darauf eindeutig nur *eine* Reaktion, nämlich alles zu tun, was an mir lag, dass dieser Krieg gewonnen würde. Eine andere Einstellung kann und darf ein Soldat nicht haben. Wer in

einem solchen Falle etwas anderes als Gehorsam von einem Soldaten verlangt, rüttelt an den Grundlagen des Soldatentums und gefährdet die eigene staatliche Sicherheit.

Im Nürnberger Statut von 1945 ist schon die *Teilnahme* eines Soldaten an einem Angriffskrieg unter Strafe gestellt.[1] Diesem neu geschaffenen Rechtssatz wurde in Nürnberg sogar rückwirkende Geltung gegeben, also für eine Zeit, in der es eine derartige Strafbestimmung in keinem nationalen oder internationalen Recht gegeben hatte. Es wurde damit ein international allgemein gültiger Rechtsgrundsatz verletzt: Nulla poena sine lege. Begründet wurde die rückwirkende Geltung damit, dass man einmal diesen Fortschritt machen, dann aber das neue Recht, um ein Beispiel zu setzen, auch sofort anwenden müsse, auch wenn es die Vergangenheit betreffe. Dieses Gesetz würde für alle Zukunft Gültigkeit haben.

Ob ein Krieg ein Angriffskrieg ist oder nicht, ist eine rein politische Frage. Die Politik eines jeden Landes wird immer zu beweisen versuchen, dass der andere der Angreifer sei, oder dass das eigene Land sich bedroht gefühlt und in Notwehr gehandelt habe. Es wird daher schon auf politischer Ebene ausserordentlich schwer sein, festzustellen, wer wirklich der Angreifer ist.

Ist aber tatsächlich schon die Teilnahme eines Soldaten an einem Angriffskrieg durch die neue internationale Rechtsetzung in Zukunft strafbar, so müsste jeder Soldat jeder Nation das Recht haben, bei Kriegsbeginn von seiner Regierung Rechenschaft zu fordern und in alle politischen Dokumente Einsicht zu nehmen, die auf den Kriegsausbruch Bezug haben. Denn er müsste sich ein eigenes Urteil bilden können, ob er an einem Angriffskrieg teilnimmt oder nicht. Er würde ja gegebenenfalls einmal deswegen bestraft werden können. Bevor er sich dieses eigene Urteil gebildet hätte, würde er den Kampfbefehl nicht zu befolgen haben.

Diese Folgerungen zeigen die ganze Unmöglichkeit des im Nürnberger Statut erlassenen Strafgesetzes. Die Nationen haben sich daher auch gehütet, es seitdem irgendeinmal anzuwenden, weder im Korea-Krieg, noch bei dem Suez-Angriff der Engländer und Franzosen im November 1956. Im Gegenteil, bei letzterem haben die Engländer einen englischen Soldaten, der sich geweigert hatte, an dem Angriff auf Suez teilzunehmen, vor ein Kriegsgericht gestellt und wegen Gehorsamsverweigerung bestraft, also in voller Nichtachtung des Nürnberger Statuts gehandelt.

Auch nach Beendigung des zweiten Weltkrieges 1945 haben die Sieger-Gerichte davon abgesehen, diese Strafbestimmung, welche rückwirkend

1 I. M. T., Band I, Seite 11.

für die mehreren Millionen deutscher Soldaten galt, auf diese anzuwenden. *Eine* Ausnahme wurde gemacht: Es war der Fall des Verfassers, weil er «kein blosser Armee- oder Divisions-Befehlshaber war» und «der Hauptschaden dem Feind fast ausschliesslich von seinen U-Booten zugefügt wurde» (Wortlaut des Urteilsspruches gegen mich).

Ich habe diese absurde Nürnberger «Recht»setzung und «Recht»sprechung hier aufgeführt, um zu unterstreichen:

Es gibt für einen *Soldaten,* der von seiner Regierung den Befehl erhält: «Jetzt ist Krieg und du hast zu kämpfen», nur die eine selbstverständliche Pflicht, diesen Befehl zu befolgen. Denn die Politik hat das Primat über die Wehrmacht. Der Soldat würde auch das Gefühl tief unmoralischen Handelns haben, wenn er einen solchen Befehl nicht ausführen würde. Mit Recht enthalten daher die Strafgesetzbücher aller Nationen Strafen wegen Gehorsamsverweigerung der Soldaten und besondere Verschärfung hierfür im Kriege.

Dies zeigt aber auch die ganze *Unmoral* der Nürnberger Rechtsprechung, die einen Soldaten wegen Taten verurteilt, welche zur Zeit der Begehung nicht unter Strafe standen. Er wäre umgekehrt, wenn er sie *nicht* begangen hätte, nach dem gültigen Strafgesetzbuch jeder Nation aufs Schwerste bestraft worden.

Bei Kriegsbeginn hatte ich also keinen anderen Gedanken als den, meine Pflicht zu tun. Es kam für mich nun darauf an, die mir auferlegte Aufgabe, mit geringsten Mitteln gegen eine der ersten Seemächte zu kämpfen, so wirksam wie möglich zu erfüllen.

Hinsichtlich meiner operativen Kriegführung war ich der Seekriegsleitung unmittelbar unterstellt, die mir die im Interesse der Gesamtkriegführung erforderlichen Weisungen gab. Solange ich in der ersten Kriegszeit noch U-Boote im Raum der Nordsee ansetzte, hatte auch der Marinegruppenbefehlshaber West, der der Seekriegsleitung für die Nordseekriegführung verantwortlich war, für diese U-Bootverwendung Weisungsrecht an mich.

Bei der Beurteilung der Feindlage zu Kriegsbeginn war anzunehmen, dass die Handelsschiffe in der ersten Zeit noch zu einem erheblichen Teil einzeln laufen würden, weil das Aufziehen einer Geleitzugorganisation Zeit erfordert und daher nur schrittweise erfolgen kann. Im Einzelverkehr würde besonders auch die neutrale Schiffahrt nach England fahren. Die Engländer würden daher die Seegebiete in der Nordsee und westlich Englands möglichst weit nach Westen hinaus gegen U-Boote allgemein und weiträumig zu überwachen suchen. Letzteres würde am wirkungsvollsten durch die englische Luftwaffe erfolgen können. Mit Bewachung durch leichte Seestreitkräfte würde weniger zu rechnen sein, es sei denn

vor den Häfen und in Küstennahe, hier vor allem an den Brennpunkten des Verkehrs. Die Geleitzüge würden unmittelbar durch begleitende Kriegsfahrzeuge, Zerstörer und Geleitschiffe, wie Korvetten und armierte Fischdampfer, beschützt sein und in Küstennahe auch durch Flugzeuge.

Die U-Boote hatten den Handelskrieg nach der Prisenordnung zu führen. Diese entsprach den Bestimmungen des Londoner U-Boot-Protokolls von 1936; d.h. ein Handelsschiff, ob bewaffnet oder nicht, musste, wie schon früher ausgeführt, von den U-Booten wie von einem Überwasser-Kriegsschiff zunächst über Wasser angehalten und untersucht werden. Falls die Bestimmungen der Prisenordnung hinsichtlich Nationalität bzw. Ladung des Dampfers seine Versenkung erlaubten, musste das U-Boot vorerst für die Sicherung der Dampferbesatzung sorgen, wobei in freier See die Rettungsboote des Dampfers nicht für ausreichend galten.

Ausgenommen von dieser Pflicht der vorherigen Untersuchung waren nach den Bestimmungen der Prisenordnung:

1. Handelsschiffe, die durch Kriegsfahrzeuge oder Flugzeuge geleitet sind. «Wer Waffenhilfe des Gegners in Anspruch nimmt, muss auch Waffeneinsatz gewärtigen.»

2. Handelsschiffe, die sich an Kampfhandlungen beteiligen oder der beabsichtigten Untersuchung Widerstand leisten.

3. Truppentransporter, weil sie im Dienst der feindlichen Kriegführung stehen, zur bewaffneten Macht gehören und demgemäss wie Kriegsschiffe zu behandeln sind.

Entsprechend diesen Bestimmungen der Prisenordnung lauteten die Operationsbefehle der U-Boote bei Kriegsbeginn. Es kam also darauf an, bei dieser angenommenen Feindlage und den gemäss Prisenordnung gegebenen Einschränkungen die wenigen U-Boote am zweckmässigsten einzusetzen. Dies konnte in folgenden Formen geschehen:

A. Angriff auf den Einzelverkehr:
Hierzu wurden die U-Boote in einzelnen Operationsgebieten westlich Irlands und Grossbritanniens aufgestellt. Da dieser Verkehr nur nach Prisenordnung bekämpft werden durfte, befanden sich die Operationsgebiete nicht in Küstennähe, sondern waren abgesetzt nach Westen gelegt. Die U-Boote sollten möglichst frei von einer von Land aus zu erwartenden feindlichen Luftüberwachung stehen.

Auch in der Nordsee wurden U-Boote zum Handelskrieg nach Prisenordnung angesetzt, um den meist neutralen Verkehr zu fassen. Dieser kam in der Hauptsache aus den skandinavischen Staaten. Er ging um Kap Skagen herum oder weiter nördlich von Bergen quer durch die Nordsee nach der englischen Ostküste.

Bei dieser Kriegführung ergaben sich folgende Erfahrungen: Der Gegner

hatte alles ihm Mögliche getan, um den Handelskrieg der U-Boote nach Prisenordnung überhaupt zu verhindern. Folgende Massnahmen wurden erkennbar:

a) Auch über die Küstengewässer hinaus nach Westen zu fand im Atlantik eine englische Luftüberwachung statt. Die englische Admiralität hatte dort Flugzeugträger aufgestellt, um durch ihre Trägerflugzeuge diese Räume gegen U-Boote zu sichern. Diese Fliegergefahr im freien Seeraum war für die U-Boote, die *über Wasser* Handelskrieg zu führen hatten, sehr nachteilig. Am 17. September 1939 bekam U 39 (Kapitänleutnant Glattes) den in seinem Operationsgebiet kreuzenden Flugzeugträger «Arc Royal» in Sicht und griff ihn an. Er schoss drei Torpedos mit Magnetzündung, die jedoch auf ihrem Lauf in der Nähe des Schiffes Frühzünder wurden, also *vor dem Unterlaufen* des Schiffes im Wasser detonierten. Hierdurch kam unsere Kriegführung um einen wesentlichen Erfolg. Ausserdem wurde das U-Boot infolge der Wassersäulen der Frühzünder von den den Flugzeugträger begleitenden Zerstörern entdeckt und vernichtet. Die Besatzung wurde gerettet.

Am 19. September 1939 griff U 29 (Kapitänleutnant Schuhart) den in seinem Gebiet stehenden Flugzeugträger «Courageous» an. Er war glücklicher. Die Torpedos zündeten richtig. Der Flugzeugträger wurde versenkt.

Die englische Admiralität hielt wegen dieser beiden Vorkommnisse die vorgesehene Überwachung dieser Seeräume durch die wertvollen Flugzeugträger für zu riskant. Sie zog alle Flugzeugträger aus dem Atlantik zurück. Dies bedeutete natürlich eine wesentliche Erleichterung für die Handelskriegführung der U-Boote.

b) Die U-Bootkommandanten meldeten sehr bald, dass die Dampfer beim Sichten des U-Bootes von ihrer Funkanlage Gebrauch machten. Sie meldeten das U-Boot mit dem Zeichen SSS und fügten ihren Standort hinzu. In der Regel erschienen dann englische Flugzeuge oder Seestreitkräfte, die das U-Boot zum Tauchen und damit zur Aufgabe seines Vorgehens gegen den Dampfer zwangen. Die Gleichartigkeit dieser besonderen (SSS statt SOS) Funkmeldungen liess keinen Zweifel zu, dass sie auf Grund eines von der englischen Admiralität gegebenen, allgemeingültigen Befehls erfolgten, der die Dampfer in das feindliche Nachrichtennetz eingliederte. [2] Es fielen dann auch bald die entsprechenden Befehle der englischen Admiralität vom Jahre 1938 in unsere Hand (siehe Anlage 2).

c) Am 6. September 1939 wurde zum erstenmal ein U-Boot (U 38) beim Sichten von einem Dampfer mit Artillerie beschossen. Zwei Wochen später

2 Dies widersprach dem Sinn des Londoner U-Boot-Protokolls, der die Teilnahme der Dampfer an der Kriegführung ausschloss.

veröffentlichte das englische Informationsbüro eine Meldung, sichtlich als lobens- und nachahmungswertes Beispiel, dass ein Dampfer auf ein U-Boot geschossen und es vertrieben habe. Am 26.9. gab der Erste Lord der Admiralität, Mr. Churchill, die Ausrüstung der englischen Handelsschiffe mit Waffen gegen U-Boote bekannt. Er bestätigte damit offiziell, dass die bisher auf einzelnen Dampfern von uns festgestellte Bewaffnung nur der Anfang der Ausrüstung aller englischen Handelsschiffe war. Am 1.10.1939 forderte die englische Admiralität die Dampfer durch Rundfunk auf, deutsche U-Boote zu rammen.[3]

An diesen Massnahmen beteiligten sich auch neutrale Dampfer. U 3 meldete hierüber aus der Nordsee: «Schwedischer Dampfer ‚Gun' nachts bei hellem Mondschein angehalten. Kapitän an Bord. Papiere nicht einwandfrei. 36 t Sprengstoff angeblich für belgisches Kriegsministerium. Dampfer jedoch Kurs 280° und 15 sm südlich Lindesnes. Während Vorbereitung Prisenkommando Dampfer plötzlich Rammversuch mit hart Ruder, hoher Fahrt. Boot konnte nur durch sofortiges äusserstes Kraft-Manöver der Dieselmaschinen vom Dampferbug freikommen. Darauf durch Prisenkommando versenkt.»[4]

d) Allgemein löschten die Handelsschiffe nachts alle Lichter, fuhren also wie ein Kriegsschiff abgeblendet. Für das U-Boot war es schwierig, nachts bei einem gesichteten Schatten zu unterscheiden, ob es ein Hilfskriegsschiff oder ein Handelsschiff war. Um Einzelheiten ausmachen zu können, musste das U-Boot verhältnismässig dicht herangehen. Machte es dann zum Anhalten von seiner Morselampe oder von seinem Scheinwerfer Gebrauch, so wurde durch die Blendwirkung die eigene Kampfbereitschaft beeinträchtigt, dem Gegner jedoch die Position des U-Bootes auf nächste Entfernung genau bezeichnet. Handelte es sich bei dem Schatten nunmehr um ein bewaffnetes Schiff bzw. um eine U-Bootfalle, so musste das Boot mit seiner Vernichtung durch einen Feuerüberfall der feindlichen Artillerie rechnen.

Zu allen diesen Erschwerungen des Handelskrieges nach Prisenordnung, die durch die Massnahmen des Feindes bewirkt wurden, kam eine von deutscher Seite angeordnete weitere Einschränkung im U-Bootkrieg. Anlass hierzu war ein gleich bei Kriegsbeginn eingetretenes Ereignis: U 30 versenkte am 4.9.1939 den englischen Passagierdampfer «Athenia». Das Schiff hatte abgeblendet mit Zick-zack-Fahrten einen ungewöhnlichen Generalkurs gesteuert. Der Kommandant hielt das Schiff daher für einen Hilfskreuzer und versenkte es. Trotz der berechtigten Auffassung, dass

3 I. T. M., Band I, Seite 353.

4 K. T. B. des FdU vom 3. 10. 1939.

der Kommandant im guten Glauben gehandelt habe, wurde er von mir bestraft, weil er bei grösserer Sorgfalt doch vielleicht hätte erkennen können, dass es sich nicht um einen Hilfskreuzer handelte. Wegen dieses Vorfalles wurde noch am 4.9.1939 abends den U-Booten Folgendes befohlen: «Auf Anordnung des Führers zunächst keinerlei Feindhandlungen gegen Passagierdampfer, auch wenn im Geleit.»

Mit diesem Befehl wurde den Passagierdampfern eine Sonderstellung zugewiesen, denn ihre Versenkung war, wenn sie im Geleit fuhren, nach internationalem Recht ohne Weiteres gestattet.

Eine Sonderbehandlung wurde auch für alle französischen Schiffe angeordnet. Am 3.9.1939 erhielten die U-Boote den Befehl: «Frankreich betrachtet sich ab 17 Uhr mit Deutschland im Kriege befindlich. Eigene Feindhandlungen auch bei Vorgehen gegen Handelsdampfer zunächst nur in Abwehr.»

Am 6. 9. 1939 wurde den U-Booten folgende, diesen ersten Befehl verschärfende Anordnung gegeben: «Lage gegen Frankreich immer noch ungeklärt. Eigene Feindhandlungen auch bei Vorgehen gegen feindliche Handelsschiffe nur in Abwehr. Als französisch ausgemachte Handelsschiffe nicht anhalten. Zwischenfälle mit Frankreich streng vermeiden.»

Durch diese Befehle wurde jedes französische Schiff sogar besser behandelt als jedes neutrale; denn dieses konnte nach den Bestimmungen der Prisenordnung angehalten, untersucht und im Falle der Beförderung von Banngut aufgebracht bzw. versenkt werden. Der U-Bootkommandant musste auf Grund des Befehls vom 6.9.1939 jetzt sogar versuchen, vor jedem Anhalten eines Schiffes sich zu vergewissern, dass es sich nicht um ein französisches Schiff handelte, weil er es dann ja überhaupt nicht anhalten durfte. Dieses war sehr schwierig, oft unmöglich und bei Nacht ganz ausgeschlossen.

All diese Befehle schränkten die Kriegführung der U-Boote stark ein, stellten hohe Anforderungen an die Beobachtungs- und Unterscheidungspflichten der U-Bootkommandanten vor jedem Handeln und belasteten sie mit einer grossen Verantwortung. Sie bedeuteten häufig zudem eine erhöhte Gefährdung des U-Bootes. Die notwendigen Feststellungen zwangen bei Tage das U-Boot, länger als erwünscht das Seerohr zu zeigen, was zu seiner Entdeckung führen konnte. Nachts musste das U-Boot in der gefährlichen Nähe der in Fahrt befindlichen feindlichen Schiffe wegen seiner Unterscheidungspflichten häufig seinen Angriff hinauszögern, und zwar ohne Rücksicht auf rasch wechselnde Situationen, die an sich grundsätzlich schnelles Handeln und Erfassen des günstigsten Augenblicks erfordern.

Diese Befehle waren von Hitler erlassen, weil er die Eröffnung der

Feindseligkeiten eindeutig den Westmächten überlassen wollte und eine wirkliche Ausweitung des Krieges besonders auf Frankreich trotz dessen nomineller Kriegserklärung noch zu vermeiden hoffte. Erst als diese Hoffnung sich nicht erfüllte, wurde Ende September die Bindung gegenüber den französischen Schiffen aufgehoben.

Ebenso wurde von der Seekriegsleitung im Oberkommando der Kriegsmarine nur sehr vorsichtig und nur Schritt für Schritt auf die oben aufgeführten englischen Massnahmen reagiert, die den Voraussetzungen des Londoner U-Bootprotokolls widersprachen. Der allmähliche Abbau der einschränkenden Bestimmungen für den U-Bootkrieg erfolgte in einer Reihe von Befehlen, beginnend mit der Freigabe des Waffengebrauchs gegen Dampfer, die ihre Funkanlage benutzten, die abgeblendet fuhren oder bewaffnet waren, bis zur Freigabe des Angriffs auf jedes als feindlich erkannte Schiff (in Reaktion auf die Anordnung für englische Schiffe, die U-Boote zu rammen), und bis zu der Erklärung von Operationsgebieten, die zunächst Teilgebiete, dann ab 17. August 1940 den gesamten Seeraum um England umfassten. In diesen Operationsgebieten war der warnungslose Angriff erlaubt.

Es ist also festzustellen, dass die deutsche Seekriegführung sich von Vornherein peinlich an die völkerrechtlichen Bestimmungen des Londoner Protokolls hielt und dass nur Schritt für Schritt, entsprechend den Verletzungen dieser Bestimmungen durch den Gegner, eine Lockerung bis zu ihrer Preisgabe auf unserer Seite erfolgte und erfolgen musste.[5]

All diese Änderungen und der Erlass entsprechender Befehle für die Handelskriegführung der U-Boote waren ihrer aussenpolitischen Bedeutung wegen Angelegenheit der Seekriegsleitung in Zusammenarbeit mit dem Auswärtigen Amt und der Staatsführung. Sie erfolgten in politisch sehr massvoller Weise – verglichen mit den entsprechenden englischen und amerikanischen Anordnungen für die Kriegführung ihrer eigenen U-Boote. Churchill ordnete z.B. Anfang April 1940 für das Vorgehen der britischen U-Boote im Skagerrak an, dass sie bei Tage alle *deutschen Schiffe,* bei Nacht *alle Schiffe* warnungslos anzugreifen hätten. Dieser Befehl ging über die deutschen Befehle weit hinaus, weil von englischen U-Booten nunmehr auch *mit vollen Lichtern fahrende neutrale Handelsschiffe* nachts in diesem Seegebiet versenkt wurden.[6]

5 Eine eingehende Darstellung der Seekriegs- und völkerrechtlichen Seite dieser Entwicklung ist gegeben in: 1.) Plädoyer des Flottenrichters a. D. Kranzbühler, I. T. M., Band XVII. 2.) Herbert Sohler, U-Bootkrieg und Völkerrecht, Beiheft 1 der Marine-Rundschau, September 1956. 3.) Heinz-Gerd Helm, Das Operationsgebiet im Seekriegsrecht. Dissertation Ludwig-Maximilian-Universität, München, 1952.

6 Erklärung Churchills im englischen Unterhaus vom 8. Mai 1940.

Ebenso erklärten mit Kriegsbeginn gegen Japan am 7.12.1941 die Vereinigten Staaten *sofort* den *gesamten* Pazifischen Ozean als Operationsgebiet und führten dort den U-Bootkrieg uneingeschränkt durch. Es liegt auf der Hand, wie sehr viel weitergehend und politisch unbekümmerter diese amerikanische Massnahme war.[7]

Ich, als Frontführer, erhielt also die vorstehenden, schrittweise gegebenen Befehle über die Formen, in denen der eigene U-Bootkrieg aus politischen Gründen zu führen sei, von der Seekriegsleitung. Die hierdurch nach und nach gewährten Ablösungen vom Londoner U-Boot-Protokoll entsprachen durchaus meinen Wünschen und Anträgen. Mir lag ein Abbau der die U-Boote durch das protokollwidrige Verhalten der gegnerischen Schiffe stark gefährdenden Bestimmungen in erster Linie am Herzen.

Aber auch abgesehen davon hatte ich selbstverständlich jeden der von der Seekriegsleitung erlassenen Befehle zu befolgen. Trotzdem wurde hauptsächlich der BdU vom Nürnberger Gericht für die Kriegführung auf Grund dieser Befehle verantwortlich gemacht.

In Anbetracht der von englischer Seite schon im Frieden für ihre Handelsschiffe erlassenen Anweisungen, die ihnen den Charakter als Handelsschiffe nahmen, und in Anbetracht der im Kriege für die angelsächsische U-Bootkriegführung von den Engländern und Amerikanern erlassenen Anordnungen hat das Nürnberger Gericht mich jedoch nicht *wegen der gegen die deutsche U-Bootkriegführung erhobenen Anklagen verurteilt.*

Das Versenkungsergebnis der Handelskriegführung unserer U-Boote nach Prisenordnung und gemäss den genannten, sich ändernden Befehlen betrug in der Zeit vom 3. September 1939 bis 28. Februar 1940: 199 Schiffe mit 701'985 BRT.[8]

B. Der uneingeschränkte Angriff auf die zu erwartenden Geleitzüge: Hierbei waren nach den Friedenserfahrungen grosse Erfolge zu erwarten. Ich habe daher in den ersten Kriegsmonaten wiederholt versucht, zu einer Gruppenbildung von mehreren U-Booten zu kommen, um einen Geleitzug nach der im Frieden geübten Taktik bekämpfen zu können. Vorsorglich hatte ich bei dem Auslaufen der U-Boote am 19. August 1939 bereits die Chefs der 2. und der 6. U-Flottille zusätzlich auf U-Booten in See geschickt, um gegebenenfalls die erforderlichen Unterführer bei Angriffen nach der Rudeltaktik in See zu haben.

7 Die klare und loyale Aussage von Grossadmiral Nimitz, US-Navy, vom 11.5. 1946 im Nürnberger Prozess gegen Verfasser lautet: «Im Interesse der Operationsleitung gegen Japan wurde das Gebiet des Pazifischen Ozeans zum Operationsgebiet erklärt. Der Chef der Marineleitung hatte am 7. Dezember 1941 uneingeschränkten U-Bootkrieg gegen Japan angeordnet.» (I. M. T., Band 40, Seite 108-111.)

8 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 615.

In der harten Wirklichkeit liefen die Dinge folgendermassen:

In der ersten Oktoberhälfte sollten 9 U-Boote in der Werft zum Einsatz fertig werden. Endlich, so glaubte ich, wird die seit Kriegsbeginn ersehnte Gelegenheit kommen.

Ich schrieb darüber am 1. Oktober 1939 in dem Kriegstagebuch des BdU:[9]

«Die eigene Lage wird gekennzeichnet durch die geringe Zahl der verfügbaren U-Boote.

Angesichts der Zusammenziehung des feindlichen Handels zu Geleitzügen halte ich es nicht für zweckmässig, sie über ein sehr weites Gebiet einzeln zu verstreuen. Ziel muss sein, Geleitzüge abzufangen und konzentriert mit den wenigen vorhandenen Booten zu vernichten. Das Auffinden von Geleitzügen in der freien See ist schwierig. Der Ansatz muss in solchen Gebieten erfolgen, wo für den Verkehr natürliche Bindungen vorliegen. Dies ist der Fall südwestlich von England und im Gibraltarbereich.

Die Englandposition hat den Vorteil des kürzeren Anmarsches. Die Überwachung im Küstenbereich ist jedoch gross und wird von vielen Stützpunkten aus durchgeführt. In der gegenwärtigen Jahreszeit ist hier mit ungünstigem Wetter zu rechnen. Gibraltar hat den Nachteil des längeren Anmarsches. Da aber der Anmarsch die Handelswege schneidet, können auch hier Erfolge erwartet werden. Gibraltar hat den Vorteil einer grösseren Bündelung des Verkehrs. Die Wetterlage ist hier voraussichtlich günstiger als im Norden. Über die Überwachung, die nur von Gibraltar und Casablanca aus angesetzt werden kann, liegen nur wenig Nachrichten vor, nach denen sie hauptsächlich in der Enge selbst aufrecht erhalten wird.

Ich habe mich entschlossen, die Boote gegen den Gibraltar-Verkehr anzusetzen.

Durchführung: Je geschlossener und überraschender das Auftreten der U-Boote dort erfolgt, umso grösser und sicherer ist das Ergebnis. Die Boote sind zu verschiedenen Terminen einsatzbereit. Sie laufen entsprechend an verschiedenen Tagen aus und besetzen zunächst ein Operationsgebiet südwestlich Irlands, das nach den bisherigen Versenkungsziffern das beste Gebiet gewesen ist. Etwa wenn alle Boote hier eingetroffen sind, erfolgt der Weitermarsch auf Befehl des BdU, der es in seiner Hand behält, entsprechend der Lage, den Abmarsch früher oder später zu befehlen. Auf U 37 ist Korvettenkapitän Hartmann als Chef dieser Atlantik-Gruppe eingeschifft, um bei Operationen gegen Geleitzüge nötigenfalls die Führung zu übernehmen.

9Am 19. September 1939 wurde der Führer der Unterseeboote (FdU) in Befehlshaber der Unterseeboote (BdU) umbenannt.

Wenn ihm die Verhältnisse vor Gibraltar wenig erfolgversprechend scheinen, hat er die Befugnis, eine neue Aufstellung zu befehlen, die etwas weiter von den feindlichen Stützpunkten entfernt liegt, entlang der spanisch-portugiesischen Westküste verläuft und allerdings nur den Nord-Süd-Verkehr erfasst.»

Es kam jedoch anders: 6 Boote fielen durch Werft Verzögerungen, Verluste und Sonderaufträge aus, so dass nur 3 Boote für eine gemeinsame Geleitzugbekämpfung zur Verfügung standen. Diese erfolgte auch am 17. Oktober; 3 bzw. 4 Dampfer wurden versenkt, weitere Erfolge durch Torpedoversager verhindert. Ein Boot von den dreien musste, weil es keine Torpedos mehr hatte, den Rückmarsch antreten. Bei nur zwei Booten ging die Fühlung mit dem durch Flugzeuge gesicherten Geleitzug verloren.

Ähnlich verliefen Versuche in der zweiten Oktoberhälfte und Anfang November. Jedesmal war die zur Verfügung stehende Zahl der U-Boote nicht gross genug, um im freien Seeraum die Geleitzüge erfassen und gemeinsam bekämpfen zu können. Es schien mir damit erwiesen, dass das U-Bootreservoir noch zu klein war, um eine solche Schwerpunktbildung durchführen zu können. Ich entschloss mich daher, die U-Boote vorläufig, sofort nach ihrem Werft- und Seeklarwerden, nur einzeln in den Atlantik zu entsenden. Erst im Sommer 1940 konnte wieder mit gemeinsamen Operationen begonnen werden. Sie führten dann auch zu erheblichen Erfolgen, z.B. Oktober 1940 zu der Versenkung von 38 Schiffen aus drei Geleitzügen an zwei Tagen.[10]

Jedenfalls hatten Anfang Oktober 1939 die trotz geringer Bootszahl immerhin errungenen Erfolge an dem Geleitzug westlich Gibraltar gezeigt, dass die U-Boote am Geleitzug kämpfen konnten. Hierbei ergab sich ausserdem jetzt schon, was später endgültig bestätigt wurde, dass eine taktische Führung am Geleitzug von einem Führer auf einem U-Boot in See nicht mit Sicherheit möglich und auch nicht nötigt war. Wenn der taktische Unterführer sich so weit vom Geleitzug absetzte, dass er ausserhalb der Luftsicherung stand, um für seine Führungsaufgabe *über* Wasser bleiben zu können, hatte er auch den Geleitzug nicht mehr in Sicht und daher keine ausreichende «Milieu-Kenntnis» mehr. Blieb er näher daran, unterlag er denselben Abwehrbedingungen wie jedes andere Kampf-U-Boot auch. Zudem konnten wir es uns nur schwer leisten, bei unserer geringen Bootzahl von den wenigen Kampf-U-Booten ein besonderes Führungs-U-Boot für diesen Sonderzweck abzustellen, falls es das Gelingen des Angriffs nicht *unbedingt* erforderte. Auch wurde der auf dem U-Boot eingeschiffte Unterführer in der Heimat für die Ausbildung neuer U-Boot-

10 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 350.

Besatzungen und die Bereitstellung frontklar werdender Boote dringend gebraucht.

Es kam zu diesen negativen Gründen gegen eine taktische Führung in See die positive Erfahrung hinzu, dass ich in der Heimat sehr wohl in der Lage war, die *ganze* taktische Führung am Geleitzug zu übernehmen. Diese bestand im Wesentlichen in der Unterrichtung der U-Boote in See über die Feindlage, wie sie sich mir aus den verschiedensten Nachrichtenquellen darstellte, in der Richtigstellung unklarer oder gegensätzlicher U-Boot-Meldungen, im Ansatz von bestimmten U-Booten oder Bootgruppen, der Einteilung von Fühlunghaltern und dem Eingreifen, wenn die Fühlung verloren gegangen war. Es handelte sich also um die Führung *bis zum* Angriff, aber *nicht beim* Angriff selbst. Im Angriff war jeder Kommandant selbständig. Von seinem Können, seiner Initiative, Zähigkeit und Härte gegen sich selbst war es dann abhängig, ob die von mir angelegte Operation Früchte trug oder nicht. Er trug die Last des Kampfes. Ihm und seiner Besatzung gebührte demnach auch die Ehre des Erfolgs. Die Erziehung der Kommandanten zur Selbständigkeit und Initiative war daher das vornehmste Ziel der U-Bootausbildung.

Meine «Milieu-Kenntnis» und mein Vermögen, mich in die Lage draussen im Atlantik «einzufühlen», waren also grösser als erwartet. Nach jeder Unternehmung liess ich mir von jedem Kommandanten persönlich eingehend berichten. Dies und die zusätzlichen Mitteilungen der Kommandanten über Spezialfragen an die Mitglieder des BdU-Stabes sowie die schriftlichen Darstellungen in den Kriegstagebüchern der U-Boote gaben mir während des ganzen Krieges ein gutes allgemeines Bild über die Lage in See. Bei einer Geleitzugoperation selbst war durch Wettermeldungen und die Funksprüche der am Geleitzug stehenden U-Boote sehr bald auch im BdU-Stab die Kenntnis über die besondere Lage am Feind hergestellt. Die Einführung der Kurzsignale für die Meldungen der U-Boote, welche vom Feind wegen ihrer Kürze nur sehr ungenau oder gar nicht einzupeilen waren, war hierbei von grossem Vorteil. Wenn es notwendig erschien, weil die «Milieu-Kenntnis» nicht ausreichend war, fragte ich von meiner Befehlsstelle aus mit Funkspruch an und hatte gegebenenfalls bereits nach einer halben Stunde Antwort. Bei besonderen Entscheidungen, die eine eingehende Kenntnis bestimmter Umstände erforderten, telefonierte ich persönlich mit einem Kommandanten zu einer vorher mit Funkspruch angesagten Zeit im Funkschlüsselgespräch. Ich war dann für meine Aufgabe ausreichend im Bilde. Dieses Verfahren ist jedoch nur vereinzelt angewandt worden.

Allgemein war auch dafür gesorgt, dass der operative Admiralstabsoffizier und der diesem für die Geleitzugoperationen besonders zugeteilte

Offizier bewährte, fronterfahrene U-Bootkommandanten und Geleitzugkämpfer waren. Korvettenkapitän Oehrn, Korvettenkapitän Hessler und Kapitänleutnant Schnee, die diese Dienststellungen längere Zeit im BdU-Stab einnahmen, erfüllten diese Voraussetzungen in vollem Masse. Dazu kam das ausgesprochen nüchterne Denken meines Chefs des Stabes, des Korvettenkapitäns Godt, das für eine der Wirklichkeit entsprechende Urteilsbildung wertvoll war.

So war für die Einheit im Fühlen und Denken der draussen am Geleitzug kämpfenden U-Bootkommandanten und des an Land sitzenden BdU gesorgt, soweit das überhaupt getan werden konnte.

Jedenfalls wurde während des Krieges dieser Gedanken- und Ansichtenaustausch zwischen Front und operativem Stab, dieser gemeinsame Blutkreislauf, als sehr wertvoll empfunden.

C. Minenlegen durch U-Boote:

Die Erfolgsmöglichkeiten im Handelskrieg habe ich bei Kriegsbeginn wegen der befohlenen Einschränkungen und der geringen U-Bootzahl nicht sehr hoch eingeschätzt. Es kam mir daher darauf an, den Feind, soweit es ging in seinen Hoheitsgewässern, also innerhalb der Dreiseemeilengrenze, von Land unmittelbar zu schädigen. Dies hatte möglichst vor den Häfen und an den Brennpunkten des Verkehrs zu geschehen. Für den gewünschten Zweck standen zwei Arten von Grund-Minen zur Verfügung, die TMB mit 400 bis 500 kg Sprengstoff, anwendbar auf 25 bis 30 m Wassertiefe, und ab Anfang 1940 die TMC mit 1'000 kg Sprengstoff, anwendbar bis zu 35 m Wassertiefe. Gezündet wurden diese Minen durch das magnetische Kraftfeld des Schiffes, welches sie überlief. Beide Minen haben sich technisch bewährt, sie waren eine hervorragende Leistung der Inspektion des Minen- und Sperrwesens unter Vizeadmiral Rother.

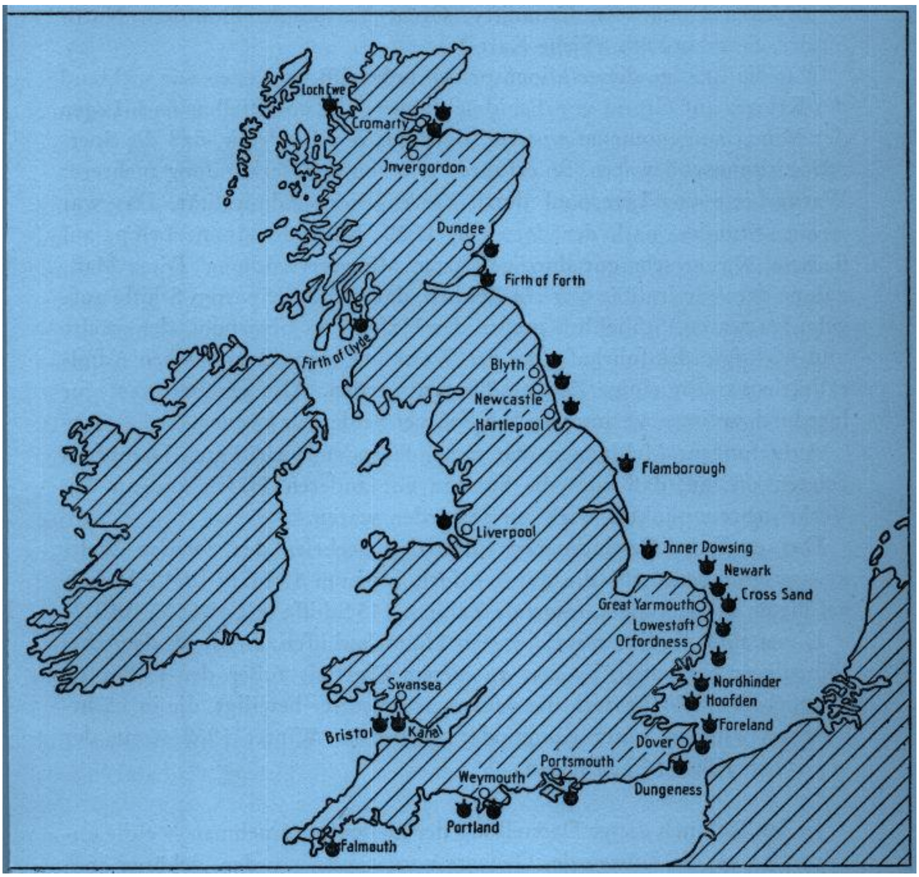
Das Minenlegen in den Hoheitsgewässern ohne vorherige Warnung war völkerrechtlich erlaubt. Diese Kriegführung in unmittelbarer Hafennähe bot zudem auch erhöhte Aussichten für Torpedoangriffe gegen Kriegsschiffe.

Der Einsatz der U-Boote zum Minenlegen vor den Hafenplätzen und an den Verkehrsknotenpunkten unter der Küste, also auf flachem Wasser, bei meist starken Gezeitenströmungen und in unmittelbarer Nähe der feindlichen Bewachung erforderte grosses Können und bei den U-Bootkommandanten ein standhaftes Herz. Diese bewährten sich hierbei aufs Höchste.

Zunächst wurde der Gedanke, dem Gegner so unmittelbar in den Rachen zu greifen, allgemein für sehr kühn gehalten. Die von mir bereits im Frieden mobilmachungsmässig vorbereiteten entsprechenden Operationsbefehle wurden von den U-Bootkommandanten als nur schwer durch-

führbar bezeichnet. Die Wirklichkeit ergab, dass die geplanten Unternehmungen nahezu alle möglich waren. Die Abwehr des Feindes war in den ersten Monaten des Krieges noch im Aufbau.

Es kam zu 34 derartigen Unternehmungen. Bis auf zwei von ihnen, eine im Clyde und eine vor Dover, bei denen die U-Boote der Abwehr erlagen (U 16, Kapitänleutnant Wellner, und U 33, Kapitänleutnant von Dresky), kehrten alle nach Durchführung ihrer Aufgabe unbeschädigt und mit berechtigtem Stolz auf ihre Leistung in die Heimathäfen zurück. –



Skizze 1. Minen-Operationen deutscher U-Boote in der Nordsee

Die Minen-Operationen in der Nordsee wurden von den kleinen 250-t-Booten übernommen, die wegen ihrer geringen Grösse die gegebenen «Lochkriecher» waren.

Bis zum 1. März 1940 wurden an folgenden Plätzen von deutschen U-Booten Minen gelegt:

Westküste Grossbritanniens: Loch Ewe, Clyde, Liverpool, Swansea, Bristol Kanal, Foreland.

Englische Kanalküste: Falmouth, Portland, Weymouth, Portsmouth, Dover.

Ostküste Grossbritanniens: Invergordon, Dundee, Firth of Forth, Blyth, Newcastle, Hartlepool, Inner Dowsing, Newark, Cross Sand, Lowestoft, Orfordness, Dungeness, Cromarty, Great Yarmouth, Hoof den, Nordhinder, Flamborough. (Siehe Karte)

Was die Erfolge dieser Minensperren anbetrifft, so hatten wir während des Krieges auf Grund von Feindmeldungen, die unmittelbar nach Legen der Minen aufgenommen wurden, durchaus den Eindruck, dass die Sperren wirkungsvoll waren. So erfuhren wir von der Verkündung mehrerer Warngebiete vor Liverpool durch die englische Admiralität. Das war wenige Stunden nach der dort von U 30, Kapitänleutnant Lemp, auf flachem Wasser sehr gut durchgeführten Minenverseuchung. Diese Massnahme der Admiralität war ein Zeichen, dass auf den Sperren Schiffe aufgelaufen waren. Schliesslich musste der Hafen von Liverpool, der grösste und wichtigste Einfuhrhafen an der Westküste, von der englischen Admiralität sogar für einige Zeit geschlossen werden. Also glaubte man, nur hierdurch weitere Verluste an Schiffen vermeiden zu können.

Aufgefangene Meldungen von sinkenden oder beschädigten Dampfern zeigten uns an, dass auch die Sperren vor anderen Häfen und an den Verkehrsbrennpunkten wirksam geworden waren.

Das englische Geschichtswerk über den Seekrieg des zweiten Weltkrieges gibt heute für die durch Minen bis zum 1. März 1940 herbeigeführten Versenkungen folgende Zahlen: 115 Schiffe mit 394‘533 BRT.[11]

Dieses sind die *Gesamtverluste* an Handelsschiffen, die durch deutsches Minenlegen eintraten. Es sind an diesem Ergebnis ausser den U-Booten in erheblichem Masse auch die deutschen Zerstörer beteiligt, die in nächtlichen Vorstössen unter Kommodore Bonte im Winter 1939/40 an der englischen Küste Minen legten.

In den Rahmen dieser Darstellung der U-Bootunternehmen, welche unmittelbar an die Küsten des Gegners vorgetragen wurden, gehören auch die Operationen, die in erster Linie Erfolge gegen feindliche Kriegsschiffe erzielen sollten. Hierzu zählt vor allem das Eindringen von U 47 unter Kapitänleutnant Prien in den Hafen von Scapa Flow. Dieses Unterneh-

11 Roskill, The war at Sea, Band I, Seite 615.

men bedarf wegen der besonderen Umstände seiner Planung und kühnen Ausführung durch Prien und seiner Folgen einer näheren Behandlung.

Seit Kriegsbeginn trug ich mich immer wieder mit dem Gedanken, eine U-Boot-Operation gegen Scapa Flow anzusetzen. Die Erinnerung an das Scheitern der beiden derartigen Unternehmungen des Kapitänleutnants von Hennig und des Oberleutnants z. S. Emsmann im ersten Weltkrieg sowie ihre grossen seemännischen und navigatorischen Schwierigkeiten liessen mich jedoch zunächst davon Abstand nehmen.

Die Schwierigkeiten lagen vor allem in den aussergewöhnlichen Stromverhältnissen im Scapa-Raum: Im Pentland Firth z.B. erreicht der Strom eine Stärke von 10 sm in der Stunde. Da die grösste Unterwassergeschwindigkeit eines U-Bootes, zudem nur für beschränkte Zeit, nur 7 sm in der Stunde beträgt, bedeutet dies, dass das U-Boot unter Wasser dorthin getragen werden kann, wohin es diesem Strom gefällt, ohne dass es etwas dagegen tun kann. Selbstverständlich mussten wir auch annehmen, dass die Eingänge zu der wichtigsten Flottenbasis, Scapa, durch Netz-, Minen- und Balkensperren sowie durch Blockschiffe und Bewachung gesperrt seien und dass die in diesen Dingen erfahrene englische Admiralität und der englische Flottenchef der Heimatflotte an der vollen Wirksamkeit dieser Massnahmen und an dem sicheren Liegen der englischen Schiffe keinen Zweifel haben würden.

Eine solche Operation schien also das kühnste aller kühnen Eindring-Unternehmen zu sein. Ich entsinne mich, dass ich, diese Frage prüfend, eines Tages wieder einmal vor der Scapa-Karte sass. Da fiel mein Blick auf den operativen Admiralstabsoffizier meines Stabes, den Kapitänleutnant Oehrn, einen Mann von einer aussergewöhnlichen Konzentriertheit im Wesen und Denken. Oehrn sagte zu mir mit der Überzeugungskraft seiner festen Art: «Ich glaube, es wird sich doch eine Möglichkeit des Eindringens finden lassen.» Dieser Ausspruch meines urteilsfähigen Admiralstabsoffiziers war für mich der letzte Anstoss, die Frage Scapa nun mit aller Gründlichkeit anzupacken. Entsprechend dem Ergebnis der Untersuchungen wollte ich mich dann entscheiden. Ich hatte gleich nach Kriegsbeginn von der Seekriegsleitung eine Ausarbeitung über Scapa angefordert, die dort auf Grund erhaltener Nachrichten angefertigt war. Sie enthielt die *vermuteten* Sperren in den verschiedenen Eingängen zur Scapa-Bucht. Am 11.9.1939 erhielt ich von der deutschen Luftflotte 2 hierzu als Ergänzung eine Luftaufnahme, die schwere und leichte Streitkräfte in der Scapa-Bucht im Raum nördlich Flotta und im Sund zwischen Swetha und Risa zeigte. Ferner gab der Kommandant von U16, Kapitänleutnant Wellner, der vorher bei den Orkneys angesetzt war, einen sehr wertvollen Bericht über die dortige Bewachung, die Befeuerung und die

Stromverhältnisse. Er hielt ein Eindringen nach Scapa durch den Hoxa-Sund bei etwa zufällig *offener* Sperre für möglich. Nunmehr forderten wir von der Luftflotte 2 eine möglichst genaue Luftaufnahme der einzelnen Sperren in den Zugängen zur Scapa-Bucht an. Am 26. September gingen diese ausgezeichneten Aufnahmen ein.

Bei ihrer Auswertung kam ich zu folgendem Schluss:

a) Ich halte das Eindringen durch die Sperre im Hoxa-Sund kaum für möglich, durch den Switha-Sund und Clesstrom-Sund wegen der dortigen Sperren für aussichtslos.

b) Der Holm-Sund ist ausschliesslich durch zwei quer im Fahrwasser des Kirk-Sundes liegende, anscheinend versenkte Dampfer und einen an der Nordseite liegenden gesperrt. Südlich derselben bis zum Lamb Holm ist auf 7 m Wassertiefe eine Lücke von 17 m Breite bis zum flachen Wasser. Auch nördlich der Dampfer ist eine kleine Lücke. Das Ufer ist an beiden Seiten fast unbewohnt. Hier halte ich ein Eindringen nachts über Wasser bei Stauwasser ohne Weiteres für möglich. Die Hauptschwierigkeit liegt auf navigatorischem Gebiet.[12]

Ich entschloss mich also, den Versuch des Eindringens machen zu lassen. Meine Wahl fiel auf Kapitänleutnant Prien, Kommandant von U 47. Er hatte nach meiner Ansicht die für die Unternehmung erforderlichen soldatischen Eigenschaften und seemännischen Fähigkeiten. Ich gab ihm die Unterlagen für den Plan und stellte ihm frei, den Auftrag anzunehmen oder abzulehnen. Seine Entscheidung wollte ich nicht vor Ablauf von 48 Stunden haben.

Prien nahm nach gründlichem Studium der Operationsunterlagen und reiflicher Überlegung an.

Daraufhin machte ich von meiner Absicht nur dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine in Berlin persönlich mündliche Meldung. Denn die Durchführung des Plans, wenn sie Erfolg haben sollte, erforderte grösste Geheimhaltung. Die günstigste Zeit für dieses Unternehmen schien mir die Nacht vom 13. zum 14. Oktober zu sein, weil an diesem Datum beide Stauwasser in die Dunkelheit fielen und Neumond war. Prien lief am 8. Oktober aus Kiel aus. Ich hatte mich entschlossen, sein Boot nur mit Torpedos, G 7e, auszurüsten, nicht auch mit Minen. Denn der Angriff war an die *sicher* zu erwartenden Ziele unmittelbar heranzutragen.

Am 14. Oktober um 11 Uhr ging die englische Nachricht ein, dass das Schlachtschiff «Royal Oak» vermutlich durch ein U-Boot versenkt worden sei. Am 17. Oktober lief Prien mit U 47 wieder in Wilhelmshaven ein. Er meldete über seine Erlebnisse: «Ein- und Auslaufen durch den Holm-

12 K. T. B. des BdU vom 15. Oktober 1939.

sund unter grossen Schwierigkeiten möglich gewesen. Sehr wenig Platz bei Sperrschiffen, stärkste Stromkabbelungen, beim Auslaufen 10 sm Strom gegenan. Keine Bewachung am Holm-Sund. Von Flotte nur ‚Repulse' und ‚Royal Oak' vor Scapa. Erster Anlauf ein Treffer Vorschiff ‚Repulse'. Zweiter Anlauf kurz danach (2 Torpedos nachgeladen). Drei Treffer auf ‚Royal Oak'. Schiff fliegt binnen weniger Sekunden in die Luft. Anschliessend sofort ausgelaufen. Nach Verlassen Holm-Sund starke Suchaktion in der Scapa-Bucht (mit Wasserbomben) festgestellt. Sehr starkes Nordlicht bis zum Zenit, so dass Helligkeit sehr störte.»[13]

Die Aufgabe war von Prien mit voller Einsatzbereitschaft, hervorragendem Können und beispielhafter Umsicht gemeistert worden.

Es war nach diesem Erfolg klar, dass die Engländer alle möglichen Eindringlücken gründlich untersuchen und völlig schliessen würden. Während dieser Zeit würden sie Scapa räumen und die Heimatflotte auf einen anderen Liegeplatz führen. Ich nahm an, dass das Loch Ewe, der Firth of Forth und der Firth of Clyde hierfür in Frage kämen. Infolgedessen wurden entsprechende U-Boot-Unternehmungen dorthin angesetzt. Die U-Boote wurden diesmal vorwiegend mit Minen ausgerüstet, weil wir in diesen Ausweichplätzen zur Zeit des Eindringens der U-Boote nicht mit Sicherheit auf das Vorhandensein von Schiffen rechnen konnten.

Die Wirkung der vor dem Loch Ewe von U 31 (Kapitänleutnant Habekost) geworfenen Minen war, dass das Schlachtschiff «Nelson» auf sie auflief und schwer beschädigt wurde. Ebenso bekamen wir unmittelbar nach dem Legen der Sperre im Firth of Forth durch U 21 (Kapitänleutnant Frauenheim) die Nachricht, dass der Kreuzer «Belfast» einen Minentreffer erhalten habe. Die Unternehmung in den Clyde brachte schmerzlicherweise den Verlust von U 33 (Kapitänleutnant v. Dresky) und seiner ganzen Besatzung.

Über Priens kühnes Eindringen in Scapa und die geschilderten darauf folgenden Operationen schreibt das englische Geschichtswerk über den Seekrieg:

«Volle Anerkennung muss man Kapitänleutnant Priens Mut und Entschlossenheit zollen, mit welchen er Dönitz' Plan ausführte ...

Zweifel bestanden natürlich weiter hinsichtlich des Weges, durch den er tatsächlich eingedrungen war. Er hätte durch eine der Einfahrten unter Umgehung der Enden der dortigen Balkensperren, welche die wenigen verfügbaren, dort stationierten Patrouillenboote bewachten, oder durch einen der unzureichend blockierten Osteingänge eingedrungen sein können. Nur eines war sicher, dass alle Eingänge so gesichert werden mussten,

13 K. T. B. des BdU vom 17. Oktober 1939.

wie es mit dem geringsten Aufschub menschenmöglich war. Dieses aber würde Zeit beanspruchen und unterdessen war die Heimatflotte unfähig, ihren gewählten Stützpunkt zu benutzen. Ironisch genug, dass ein Blockschiff, das in dem Eingang versenkt werden sollte, welchen U 47 tatsächlich benutzte, in Scapa am Tage nach der Versenkung der ‚Royal Oak' ankam . ..

Nach der Versenkung der ‚Royal Oak' erklärte der Erste Lord der Admiralität am 18. Oktober im Kabinett, dass er Scapa Flow als Flottenstützpunkt im Augenblick für völlig ungeeignet halte. Nach vielen Auseinandersetzungen wurde beschlossen, Loch Ewe weiter als zeitweiligen Stützpunkt zu benutzen, während die Verteidigung von Scapa verbessert werden würde. Aber der Feind vermutete richtig, dass wir diesen Wechsel vornehmen würden, und da Loch Ewe sogar weniger gut als Scapa verteidigt war, war es kaum überraschend, dass Admiral Forbes' Flaggschiff, die ‚Nelson', am 4. Dezember durch eine der Minen schwer beschädigt wurde, welche ein U-Boot fünf Wochen früher in die Einfahrt gelegt hatte Am 21. November wurde dem neuen Kreuzer ‚Belfast' im Firth of Forth durch einen Minentreffer das Rückgrat (der Kiel) gebrochen. Dieses Ereignis zeigte, dass Admiral Forbes' Befürchtungen wegen der Verwundbarkeit der langen Einfahrten nach Rosyth durch Minen wohl begründet waren ...

Nicht vor dem 4. Januar, bis zu welchem Zeitpunkt 5 weitere Minen in der Einfahrt von den 18 gelegten explodiert waren, wurde die Sicherheit für ausreichend befunden, die ‚Nelson' zur Reparatur nach Portsmouth zu schicken. Das Ereignis wurde vor dem Feinde sorgfältig geheim gehalten, doch die Verwicklungen waren äusserst ernst, seitdem es klar war, dass jeder unserer Haupthäfen und Stützpunkte am Ende für Wochen geschlossen werden konnte, bis wir ein Mittel gegen die magnetische Mine haben würden.»[14]

Diese Darstellung zeigt klar, in welche Schwierigkeiten die Engländer durch die genannten U-Boot-Unternehmungen mit ihren Flottenstützpunkten kamen, ganz abgesehen von den erlittenen Verlusten.

In weiterer Verfolgung der durch die Scapa-Operation eingeleiteten Kriegsschiffbekämpfung stellten wir auch Überlegungen an, in welchem *Seegebiet,* nach dem Verlust von Scapa als Stützpunkt, die englische Flotte möglicherweise sich aufhalten würde. Ich schrieb darüber in meinem Kriegstagebuch vom 18. Oktober 1939:

«Nach der Scapa-Flow-Unternehmung von U 47 sehe ich die grösste Wahrscheinlichkeit, Teile der Heimatflotte anzutreffen, im Seegebiet

14 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 74, Seite 78, Seite 88.

westlich der Orkneys.» – Entsprechend wurden die U-Boote U 56 und U 59 angesetzt.

Am 30. Oktober 1939 erhielt ich von U 56 (Kapitänleutnant Zahn) aus diesem Seeraum die Meldung: «10 Uhr. ‚Rodney‘, ‚Nelson’, ‚Hood’, 10 Zerstörer Quadrat 3492, 240°. Drei Torpedos geschossen. Versager.»

Die U-Bootbesatzung hörte im unter Wasser fahrenden Boot die drei Schläge des Auftreffens der drei Torpedos auf die «Nelson». Die Torpedos zündeten nicht. Der Kommandant des U-Bootes, der, sich voll einsetzend, innerhalb einer feindlichen Sicherung von 12 Zerstörern diesen Angriff durchgeführt hatte, war nach diesem unverschuldeten Misserfolg so tief deprimiert, dass ich mich veranlasst sah, ihn zunächst als Frontkommandanten abzulösen und in der Heimat in der U-Bootausbildung zu verwenden.

Wir erfuhren, dass zur Zeit des Vorfalls Churchill auf der «Nelson» eingeschifft war. Ich entsinne mich aus den Tagen des Nürnberger Prozesses einer diese Tatsache bestätigende Pressenotiz.

Dieser Misserfolg von U 56 war ein ausserordentlicher militärischer Fehlschlag.

Der Gedanke des Ansetzens von zwei U-Booten in dem Seeraum westlich der Orkneys jedoch hatte sich als richtig erwiesen.

Zu diesem ersten Kriegsabschnitt bis 1. März 1940 ist abschliessend Folgendes zu bemerken:

Die Kampfmoral der U-Bootbesatzungen hatte sich aufs Beste bewährt. Sie waren von der grossen Bedeutung der U-Bootwaffe für den Seekrieg überzeugt.

Ebenso hatten alle drei U-Boottypen, das kleine U-Boot (Typ II von 250 t), das mittlere Boot (Typ VIIc von 517 t) und das grosse Boot (Typ IX von 740 t) den Erwartungen entsprochen. Besonders das mittlere U-Boot des Typs VII hatte bewiesen, dass es zu seiner relativ starken Bewaffnung und leichten Handlichkeit einen Aktionsradius besass, der in der Praxis grösser war, als bei vorsichtiger Schätzung im Frieden angenommen wurde. Im Jahre 1942 wurde z.B. mit diesen Booten, ohne Brennstoffergänzung auf Hin- oder Rückmarsch- von den Häfen der französischen Biskaya-Küste aus an der nordamerikanischen Ostküste Krieg geführt.

Dieses günstige Urteil über die Kriegsbrauchbarkeit der Boote ist nur in zwei Punkten einzuschränken: Bei einer Anzahl von U-Booten waren die Motorengestelle zu schwach, so dass sie die Dauerbeanspruchung auf den Fernfahrten nicht aushielten. Es wurde notwendig, sie auszuwechseln.

Die Boote mussten hierzu längere Zeit in die Werft gehen, was einen bedauerlichen Ausfall an Operationstagen bedeutete. Der andere Punkt waren die Abgasklappen. Sie hatten den Zweck, beim Tauchen die Auspufföffnungen der beiden Dieselmotore zu verschliessen. Ihre Konstruktion war jedoch unglücklich: Sie schlossen *gegen* den Wasserdruck und wurden also nicht von diesem, wie es für einen guten Abschluss günstig gewesen wäre, auf ihren Sitz gedrückt. Die Abgasklappen hielten daher, besonders auf grossen Tauchtiefen, nicht dicht. Erhebliche Wassermengen drangen auf diese Weise allmählich in das U-Boot ein. Das konnte, vor allem bei einer lang dauernden Verfolgung durch den Gegner, gefährlich werden. Es besteht die Möglichkeit, dass U-Boote, die in der ersten Kriegszeit verloren gingen, durch dieses allmähliche Vollaufen tauchunklar wurden, auftauchen mussten und dann den an der Wasseroberfläche befindlichen feindlichen Seestreitkräften zum Opfer gefallen sind.

Ich hatte es für richtig gehalten, bereits im Frieden mit den U-Booten übungsweise unter Wasser auf grosse Tauchtiefen zu gehen. Da mit diesen Tiefen im Kriege täglich zu rechnen sein würde, mussten die Besatzungen schon im Frieden in ihrer tauchtechnischen Beherrschung ausgebildet und die U-Boote in dieser Hinsicht erprobt sein. Als Chef der U-Flottille Weddigen liess ich daher 1936 entsprechende Tauchübungen mit den U-Booten der Flottille machen. Alle Boote erledigten diese Übungen mit Erfolg bis auf U 12, das infolge eines Materialfehlers Wassereinbruch bekam und beinahe verloren gegangen wäre. Hierauf wurde vom Oberkommando der Kriegsmarine befohlen, dass aus Sicherheitsgründen nur bis auf 50 m getaucht werden dürfe. Ich hielt diese Entscheidung nicht für richtig und bat vergeblich um ihre Aufhebung. Für das, was im Frieden nicht erprobt ist, muss man im Kriege umso höheres Lehrgeld zahlen.

Alles in allem aber haben sich unsere U-Boottypen im Kriege sehr gut bewährt, wie schon gesagt wurde. Sie waren eine hervorragende Leistung des Oberkommandos der Kriegsmarine, vor allem der beiden U-Boot-Konstrukteure Schürer und Broking.

Anders stand es jedoch mit der Torpedowaffe der U-Boote. Sie versagte. Sehr bald nach Kriegsbeginn stellte sich heraus, dass die magnetische Zündung des Torpedos, die unter dem angegriffenen Schiff erfolgen sollte, nicht beherrscht wurde. Häufig zündete die Pistole zu früh, d.h. schon beim Anlauf des Torpedos; oder sie zündete erst am Ende seiner Laufstrecke, oder es erfolgte selbst unter dem Schiff überhaupt keine Zündung. Auch lief der Torpedo erheblich tiefer als eingestellt. Ferner funktionierte selbst die Aufschlagpistole nur teilweise.

Diese ab Kriegsbeginn in Erscheinung tretenden Versagerfälle der Torpedos zwangen zu einem häufigen Wechsel der Befehle an die U-Boot-

kommandanten, weil die wahren Ursachen der Fehler von den technischen Sachverständigen zunächst nicht erkannt wurden. Im Kriegstagebuch vom 21.1.1940 stellte ich den Ablauf der Ereignisse, welche infolge der Torpedo-Versager ein traten, dar (siehe Anlage 3).

Über die später festgestellten *Ursachen* der Torpedo-Versager und ihre Beseitigung wird abschliessend am Ende des nächsten Kapitels etwas gesagt werden.

Die Erfolge, die während des behandelten Zeitabschnitts im Handels- und Minenkrieg und in der Kriegsschiffbekämpfung durch die U-Boote errungen wurden, mussten mit dem Verlust von 14 Booten bezahlt werden. Die Verluste waren hoch. Sie überraschten die U-Bootführung jedoch nicht. Mit ihnen war gerechnet worden. Jedem Verlust wurde, soweit es irgend möglich war, hinsichtlich seiner erkannten oder vermuteten Umstände nachgegangen. Das war wichtig, um die Kampfmethoden von Führung und U-Booten immer wieder der gegnerischen Abwehr anzupassen bzw. ihr überlegen zu machen.

Die feindliche Abwehr selbst war im Grossen Ganzen weder stärker noch schwächer als im Frieden von mir angenommen worden war. Die Wirkung der englischen Asdic-Ortung hatte sich nicht als so vollkommen erwiesen, wie die Engländer im Frieden geglaubt oder wenigstens behauptet hatten. Andernfalls hätten z.B. die U-Boote U 39, U 29 und U 56 nicht auf die von Zerstörersicherung umgebenen Flugzeugträger «Arc Royal», «Courageous» und das Schlachtschiff «Nelson» zum Schuss kommen können. Auch diese nur bedingte Brauchbarkeit des englischen Asdic entsprach meiner Friedensansicht.

Es wird heute, um den ungenügenden U-Bootbau nach Kündigung des deutsch-englischen Flotten-Abkommens im April 1939 zu entschuldigen, zuweilen vorgebracht, ich hätte wenige Wochen nach Kriegsbeginn in meinem Kriegstagebuch festgestellt, dass die gegnerische U-Bootbekämpfung nicht so wirksam war, wie ich erwartet hatte. Dies ist ein Irrtum. Es war nicht der Fall und ist auch an keiner Stelle des Kriegstagebuchs ausgedrückt worden.

Die in dem geschilderten Zeitabschnitt vernichteten 14 eigenen U-Boote bedeuteten den schmerzlichen Verlust von etwa 400 unserer U-Bootsoldaten. Die 14 U-Boote machen etwa 9‘500 t verlorener Kriegsschiffstonnage aus.

Demgegenüber stehen die durch U-Boote in derselben Zeit dem Gegner zugefügten Verluste von 199 Schiffen mit 701‘985 BRT, ferner der U-Bootanteil an den durch Minen gesunkenen 115 Schiffen mit 394‘533 BRT, schliesslich die Versenkung des Schlachtschiffes «Royal Oak» mit 29‘150 t und des Flugzeugträgers «Courageous» mit 22‘450 t sowie die

Beschädigungen der Schlachtschiffe «Nelson» und «Barham» [15] und des Kreuzers «Belfast».

Diese Gegenüberstellung zeigt die Ökonomie des U-Bootkrieges: Mit geringen Mitteln werden erhebliche Erfolge erzielt bei Verlusten, die im Vergleich tragbar sind.

«Die Addition macht es!» hat Nelson im Hinblick auf den Seekrieg gesagt. Dies gilt vor allem für den U-Bootkrieg. Bei einer ausreichenden Zahl von U-Booten ist das Gesamtergebnis ganz unverhältnismässig gross.

15 Durch U 30 mit Torpedo.

7. Kapitel

Das Norwegen-Unternehmen und die Torpedokrise

Anfang März 1940 war die Zahl der in See befindlichen Boote auf einen Tiefpunkt gesunken. Dies war natürlich, nachdem im Februar verhältnismässig viele Boote eingesetzt worden waren. Bis Mitte März sollten jedoch wieder 8 Boote für den Atlantik und 6 kleine Boote für die Nordsee auslaufbereit werden. Ich beabsichtigte, die Atlantikboote gemeinsam im Gruppeneinsatz gegen Geleitzüge zu verwenden und mit den Nordseebooten den von den Ostsee-Randstaaten und von Skandinavien nach England laufenden Verkehr anzugreifen. Hierfür wollte ich die U-Boote in der Nähe der norwegischen Küste an den Ausgangspunkten des Verkehrs aufstellen. Für beide Absichten, das Atlantik-Vorhaben und den Handelskrieg in der Nordsee, waren die Operationsbefehle für die beteiligten U-Boote bereits ausgestellt.

In diese Planung hinein erhielt die U-Bootführung von der Seekriegsleitung am 4. März 1940 folgenden Befehl:

«Auslaufen weiterer U-Boote zunächst abstoppen. Kein Einsatz auch bereits ausgelaufener U-Boote an norwegischer Küste.

Verwendungsmöglichkeit aller Seestreitkräfte beschleunigt herstellen. Keine besondere Bereitschaft.»[1]

Am folgenden Tag wurde ich in Berlin von der Seekriegsleitung über die operativen Absichten unterrichtet, die dem angeführten Befehl zugrunde lagen: Norwegen und Dänemark sollten durch eine schlagartige, gleichzeitige Landung von Truppen besetzt werden. Für Norwegen waren Landungen in Narvik, Drontheim, Bergen, Egersund, Kristiansund und Oslo beabsichtigt. Nach den vier erstgenannten Häfen sollten die Truppen nur durch Seestreitkräfte, nach Kristiansund und Oslo durch Seestreitkräfte und Transporter gebracht werden. Ausserdem war die Überführung

1 Ski I op 226*40 Chefsache.

von Truppen auf dem Luftwege nach Stavanger, Kristansand und Oslo vorgesehen.

Es lagen deutliche Anzeichen dafür vor, dass der Gegner ebenfalls eine militärische Aktion gegen Norwegen plante. Sie waren der Anlass zu dem ungern gefassten Entschluss, durch eine Gegenaktion ihm zuvorzukommen.

Mit der Möglichkeit gegnerischer Massnahmen war daher bereits in der Zeit vor der Durchführung unserer Operationen zu rechnen. Sicherlich würde der Gegner auf die deutschen Anlandungen scharf reagieren. Seine Unternehmungen konnten sich dann gegen die von uns besetzten Häfen richten oder die Einrichtungen eigener, d.h. englischer Stützpunkte zum Ziele haben. Ausserdem war auf jeden Fall zu erwarten, dass der Gegner versuchen würde, den Seeverkehr zwischen Norwegen und Deutschland zu unterbinden.

Entsprechend dieser Lagebetrachtung und Planung waren die eigenen Massnahmen zu treffen. Alle Vorbereitungen mussten bis zum 10. März abgeschlossen sein. Mit Verzögerungen in der Ausgabe des Stichwortes für den Beginn der Operation war jedoch wegen der Eislage in der Ostsee zu rechnen.

Die Hauptaufgabe der U-Bootwaffe bei dieser Operation war wegen der zu erwartenden feindlichen Massnahmen, nach See zu die eigenen Seestreitkräfte zu sichern, nachdem diese in die Anlandehäfen eingedrungen waren.

Hierfür erschien es zweckmässig, die U-Boote sofort nach Einpassieren der eigenen Streitkräfte in die betreffenden Fjorde einlaufen und hier in möglichst tiefer Staffelung, soweit ihre Zahl es zuliess, Aufstellung nehmen zu lassen. Der Schwerpunkt musste hierbei auf Narvik liegen. Wegen seiner abgesetzten Lage und wirtschaftlichen Bedeutung für die Erz-Ausfuhr nach Deutschland war hier in erster Linie ein Angriff des Gegners zu erwarten.

Als weitere Aufgabe hatten die U-Boote feindliche Gegenlandungen zu bekämpfen. Bei der Vielzahl der dabei in Betracht kommenden Landungsplätze konnte jedoch nicht das Abwehr-Verfahren der unmittelbaren Sicherung der Fjorde durch U-Boote angewandt werden. Man konnte sich nur der Gefahr aussetzen, entweder am falschen Ort mit zu starken oder am richtigen mit zu schwachen Kräften zu stehen. Es erschien deshalb für diese Aufgabe ratsamer, zunächst U-Bootgruppen als Verfügungsgruppen im freien Seeraum in der Nähe der gefährdeten Gebiete aufzustellen. Mit ihnen konnte dann nachgestossen und abgeriegelt werden, wenn man die Richtung der feindlichen Landungsabsicht erkannt hatte.

Dieselben Gruppen sollten auch der Erfüllung der dritten Aufgabe

dienen: dem Angriff auf die feindlichen Seestreitkräfte, welche versuchen würden, die Seeverbindung von Norwegen nach Deutschland zu unterbrechen.

Diesen drei Zielen konnte ebenso gut entsprochen werden, wenn der Feind bereits auf seinem Anmarsch geschädigt wurde. Deshalb war es zweckmässig, U-Boote auch auf den Anmarschwegen des Gegners möglichst dicht vor dessen eigenen Stützpunkten aufzustellen. Die Erfüllung aller dieser vielseitigen Aufgaben erforderte eine hohe Zahl von U-Booten. Die zur Verfügung stehenden Front-U-Boote reichten hierfür nicht aus. Ich ordnete daher an, dass die U-Bootausbildung in der Ostsee vorübergehend aufhörte und die sechs kleinen U-Boote der U-Schule zur Front treten sollten. Ebenso erhielten die in der Erprobung befindlichen neuen Boote U 64 und U 65 Befehl, ihr Einfahrprogramm abzubrechen und ihre Einsatzbereitschaft beschleunigt herzustellen.

Damit waren alle fahrbereiten U-Boote erfasst. Es konnten für die Norwegen-Operation auf diese Weise voraussichtlich eingesetzt werden: 12 Atlantikboote, 13 kleine Boote und 6 Schulboote.

Entsprechend diesen Überlegungen und der speziellen Kampfeigenschaft der einzelnen U-Boote, die vom Aktionsradius und dem Grad der Kriegserfahrung der Kommandanten abhing, kam ich zu folgendem Aufgaben- und Verteilungsplan:

1. Sicherung der Landungsplätze:

Narvik durch 4 Boote in tiefer Staffelung,

Drontheim durch 2 Boote,

Bergen durch 5 Boote, die die innere Einfahrt zu sperren hatten, von denen je 2 die beiden Haupteinfahrten sichern und das fünfte Boot unmittelbar vor dem Hafen stehen sollte,

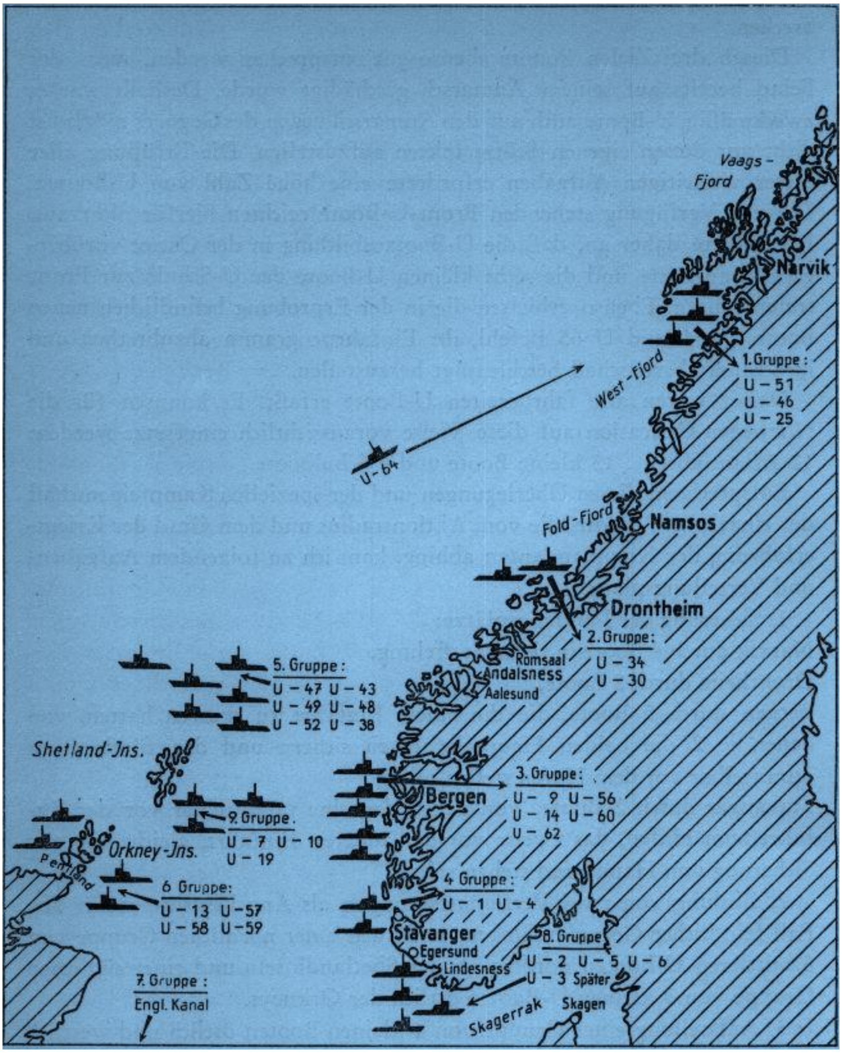
Stavanger durch 2 Boote, von denen das eine unmittelbar vor der Zufahrt zum Hafen, das zweite vor der äusseren Einfahrt, gleichzeitig zur Sicherung von Haugesund stehen sollte.

2. Bildung von zwei Verfügungsgruppen als Angriffsgruppen für den Fall feindlicher Gegenlandungen, und zwar einer nördlichen Gruppe von 6 mittleren U-Booten nordöstlich der Shetlandinseln und einer südlichen Gruppe von 3 kleinen U-Booten östlich der Orkneys.

3. Aufstellung einer Gruppe von 4 kleinen Booten östlich und westlich des Pentland-Firth, wo Verkehr feindlicher Seestreitkräfte zu erwarten war.

4. Aufstellung von Verfügungsgruppen vor Stavanger, bestehend aus 2 kleinen U-Booten, und westlich Lindesnes, bestehend aus 3 kleinen U-Booten für den Fall, dass feindliche Seestreitkräfte versuchen sollten, unseren Seeverkehr zu unterbrechen. Für diese U-Bootaufstellung wurden Schulboote wegen ihres geringeren Aktienradius‘ verwandt.

Diese Verteilung der U-Boote ist in der folgenden Karte dargestellt.



Skizze 2. U-Boot-Aufstellung am 9. 4. 1940 morgens. (Op.-Befehl: Hartmut)

Alle für die U-Boote erforderlichen Anordnungen wurden in dem Operationsbefehl «Hartmut» niedergelegt. Er wurde an die U-Boote in verschlossenem Umschlag ausgegeben und sollte erst in See auf Stichwort geöffnet werden. Von dem beabsichtigten Unternehmen hatten innerhalb

der U-Bootwaffe ausser mir nur der engste operative Stab Kenntnis. Keinem der U-Bootkommandanten war das Ziel der Operation bekannt, für das die Boote bereitgestellt und in ungewohnter Weise vorläufig im Heimathafen zurückgehalten wurden. Es geschah alles, um die Geheimhaltung zu wahren.

Was die Erfolgsaussichten bei der kommenden Aufgabe anging, war ich der Ansicht, dass die Verhältnisse für die U-Boote nicht ungünstig sein würden. Sie würden sich in den Fjorden bei der Nähe des Landes und Feindes zwar meistens unter Wasser aufhalten müssen. Zum Aufladen der Batterien standen in den kurzen nordischen Nächten nur wenige Stunden der Dunkelheit zur Verfügung. Die navigatorischen Verhältnisse waren schwierig. Geringe Wassertiefen würden die Sicherheit der U-Boote einschränken, die oft glatte Wasseroberfläche in den Fjorden ihr Entdecktwerden durch den Gegner erleichtern. Ihre taktische Bewegungsmöglichkeit in den engen Räumen war nicht gross.

Diesen Nachteilen standen aber auch Vorteile gegenüber. Auch der Gegner war an die engen Wasserwege der Fjorde gebunden. Er musste also die U-Boote auf nahe Entfernung passieren. Dies konnte nur bei sehr unsichtiger Wetterlage ungesehen geschehen. Besonders bei Aufstellung mehrerer U-Boote in tiefer Staffelung war deshalb wahrscheinlich, dass sich Schussgelegenheiten ergeben würden. Bis auf die Schul- und die Soeben aus der Erprobung kommenden U-Boote waren alle Kommandanten und Besatzungen kriegserfahren und hatten in der zurückliegenden Zeit zum Teil bereits erhebliche Erfolge erzielt. So gehörten die Kapitänleutnants Prien auf U 47 und Herbert Schultze auf U 48 zu den für das Norwegen-Unternehmen vorgesehenen Kommandanten. Beide waren bereits mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet.

Ich war daher, was die Erfolgsaussichten der U-Boote anbetraf, durchaus zuversichtlich.

Die Ereignisse entwickelten sich dann folgendermassen:[2] Aus Sorge vor englischen Landungen befahl die Seekriegsleitung am 11. März die sofortige Aufstellung der für den Einsatz vor Narvik und Drontheim vorgesehenen U-Boote. Am 14. März wurde durch Funkspruch-Entschlüsselung das Vorhandensein einer ungewöhnlich hohen Zahl englischer U-Boote in der Nordsee festgestellt. 14 Standorte von englischen U-Booten vor dem Skagerrak, westlich von Jütland und bei Terschelling wurden erfasst. Da mit Beginn der eigenen Operation nicht vor dem 20. März zu rechnen war, setzte ich vorübergehend 8 kleine U-Boote zur kurzfristigen Bekämpfung der englischen U-Boote ein. Erfolge wurden in dieser Zeit nicht

2 Gern. K. T. B. des BdU vom März und April 1940.

erzielt. Erst am 10. April versenkte U 4 (Oberleutnant z. See Hinsch) vor Stavanger das britische U-Boot «Thistle».

Am 20. März 1940 meldete der deutsche Marineattaché in Oslo, dass angeblich 60 englische Kriegsschiffe vor Egersund gesichtet seien. Ausmarschierende eigene U-Boote liess ich deshalb zur norwegischen Küste abdrehen. Die Nachricht des Marineattachés erwies sich jedoch als falsch. Das kleine U-Boot 21, das an der Suche nach den gemeldeten Kriegsschiffen beteiligt war, geriet infolge mangelhafter Navigation beim Weitermarsch an der norwegischen Küste südöstlich Mandai auf Grund. Es wurde von den norwegischen Behörden interniert. Bisher war kein deutsches U-Boot durch falsches Navigieren auf Grund gelaufen, und es sollte auch während des ganzen Krieges nicht wieder vorkommen. Dass es gerade jetzt geschah, war im Hinblick auf die befohlene Vermeidung jeglicher Zwischenfälle an der norwegischen Küste vor der beabsichtigten Landungsunternehmung besonders unerwünscht. Der Vorfall hatte jedoch keine nachteiligen politischen Folgen.

Am 2. April teilte die Seekriegsleitung der U-Bootführung als Stichtag für die beabsichtigte Operation den 9. April mit. Auch die restlichen für das Unternehmen vorgesehenen U-Boote liefen aus. Am 6. April erhielten alle U-Boote den Befehl, den verschlossenen Umschlag «Operationsbefehl Hartmut» zu öffnen. Ich konnte damit rechnen, dass die U-Boote am 9. April morgens auf ihren befohlenen Positionen sein würden.

In den Morgenstunden des 9. April gingen planmässig die Meldungen der Überwasserstreitkräfte über die Besetzung der vorgesehenen Anlandungshäfen ein. Die U-Boote erhielten daraufhin Befehl, auf ihre Positionen in die Fjorde zu gehen, soweit dies nicht schon geschehen war.

Die Auswertung des feindlichen Funkverkehrs hatte bereits am 8. April ergeben, dass stärkere Feindstreitkräfte in See sein mussten. Die Schlachtschiffe «Scharnhorst» und «Gneisenau», die zur Deckung der deutschen für Narvik bestimmten Zerstörer westlich des Westfjords standen, bekamen dort in der Morgendämmerung des 9. April Fühlung mit einer schweren feindlichen Einheit.

Um 9.20 Uhr ging von U 56 ein Funkspruch über das Sichten von zwei Schlachtschiffen mit südlichem Kurs südwestlich Stadtlandet ein. Mehrere eigene Flugzeugmeldungen bestätigten die Nachricht des U-Boots. Entsprechend dieser Feindlage wurden Verschiebungen der U-Bootgruppen und Ansätze auf den gemeldeten Gegner angeordnet. Um 18.15 Uhr bekam U 49 den feindlichen Schiffsverband in Sicht, der nach Norden lief. Um 21 Uhr meldete U 51 fünf feindliche Zerstörer mit südwestlichem Kurs im Westfjord. Am 10. April um 1.59 Uhr sichtete U 49 wieder in dem Seeraum westlich Stadtlandet zwei Kreuzer. Von dem Chef der

4. Zerstörerflottille ging am 10. April bei der U-Bootführung die Nachricht ein, dass bei Morgengrauen und unsichtigem Wetter infolge Schneetreibens feindliche Zerstörer in den Ofotenfjord bei Narvik eingedrungen und in dem entstehenden Gefecht beiderseitige Verluste eingetreten seien. Die im Westfjord aufgestellten U-Boote hatten das Eindringen der englischen Zerstörer also nicht verhindern können.

Diese feindliche Aktion bei Narvik sowie die Meldungen über das Sichten des Gegners im Seeraum westlich Drontheims liessen vermuten, dass die Engländer die Schwerpunkte ihrer Operationen nach diesen beiden Orten legen würden. Ich schlug daher vor, weitere vier U-Boote nach Narvik und zwei nach Drontheim zu entsenden. Dieser Vorschlag kreuzte sich mit einem entsprechenden Befehl der Seekriegsleitung. Die Boote der Gruppe 5 (siehe Karte Seite 78) wurden entsprechend angesetzt.

Da die für Narvik vorgesehenen Nachschubdampfer nicht angekommen waren, befahl die Seekriegsleitung, dass die noch in der Heimat liegenden U-Boote (U 26, 29, 43) sofort für Transportzwecke nach Narvik bereitzustellen wären. Sie liefen anschliessend mit je 40 bis 50 t Infanterie- und Flakmunition sowie sonstigem Heeresnachschub nach Narvik aus. Sie mussten jedoch wegen der schwierigen Verhältnisse – die Alliierten beherrschten in Narvik die Lage zur See – unterwegs nach Drontheim umgeleitet und dort entladen werden. Später liefen noch weitere 3 U-Boote mit je etwa 130 t Flugzeugbomben und Flugbenzin nach Drontheim aus. Für den Benzintransport waren die Brennstoffbunker der U-Boote besonders hergerichtet worden. Diese Verwendung war jedoch für die U-Boote nicht ungefährlich und wurde daher nicht wiederholt. In einem Falle hatte während der Unterwasserfahrt das Eindringen von Benzingasen in das Boot beinahe zu seinem Verlust geführt. Im Ganzen wurden von U-Booten acht Fahrten mit Nachschub nach Norwegen durchgeführt.

Am 12. April meldete U 38 nordwestlich des Westfjords einen Zerstörer und zwei Frachtschiffe mit Nordost-Kurs. Da Geleitzüge mit gewöhnlichen Handelsschiffen nicht in diesem Gebiet fuhren, musste angenommen werden, dass es sich wahrscheinlich um Transportschiffe im Zusammenhang mit einer feindlichen Landeoperation handelte. Es war zu vermuten, dass das Ziel dieser Operation ein Fjord unmittelbar nördlich von Narvik sein würde. Am selben Tage erhielt ich einen entzifferten Funkspruch des Inhalts, dass ein englischer Kreuzer und zwei Zerstörer aus Scapa Flow nach dem Vaagsfjord (nördlich Narviks) ausgelaufen seien. Dieser Funkspruch bestätigte die Vermutung, dass der Feind nördlich von Narvik eine Landung beabsichtige, wahrscheinlich mit dem Ziel, von dort aus Narvik anzugreifen. Ich hielt daher den Ansatz von U-Booten im Vaagsfjord für richtig und schickte drei Boote (U 47, 48, 49) aus der

nach Nordosten marschierenden Gruppe 5 dorthin. Es kam darauf an, rechtzeitig, d.h. vor dem vermuteten Eintreffen der Transporter, mit den Booten im Vaagsfjord zu stehen.

Aus der Funkerkundung des 12. April ging weiter hervor, dass vom Gegner auch bei Namsos (Namsfjord-Foldafjord) und bei Andalsnes (Romsdalfjord) Landungen beabsichtigt waren. Zusätzlich zu der von der U-Bootführung angeordneten Entsendung von drei U-Booten nach dem Vaagsfjord befahl daher die Seekriegsleitung, dass je ein U-Boot zum Nams- und Romsdalfjord gehen sollte. Später wurden zum Namsfjord noch zwei weitere kleine U-Boote geschickt.

Am 13. April nachmittags ging die Nachricht von einem neuen Einbruch eines englischen Verbands, bestehend aus einem Schlachtschiff und 9 Zerstörern, in den Ofotenfjord vor Narvik ein. Die Meldung kam von dem Marinenachrichten-Offizier in Narvik, nicht von einem U-Boot. Die U-Boote hatten also auch in diesem Fall den Einbruch des Feindes nicht verhindern, ja noch nicht einmal seine Annäherung melden können. Die Seekriegsleitung hielt die Lage vor Narvik nun für sehr ernst. Sie gab die Weisung, alle vorhandenen grossen und mittleren U-Boote im Raum des Westfjordes einzusetzen. Ich schlug dagegen vor, die im Raum Drtmtheim, einschliesslich Nams- und Romsdalfjord, befindlichen Boote dort zu belassen, weil sie in den Westfjord zu spät kommen würden, während sie im Raum Drontheim für die zu erwartenden Landungen rechtzeitig auf Position sein könnten. Dieser Vorstellung trug die Seekriegsleitung am nächsten Tag, dem 14. April, Rechnung, als die englischen Landungen in Namsos und Andalsnes begannen.

Am 16. April wurde noch U 65 in den Vaagsfjord geschieht, weil ich dort nach wie vor den Schwerpunkt der englischen Operation vermutete. Am selben Tage erhielten wir vom Funk-Entzifferungsdienst die Meldung, dass ein Geleitzug westlich an den Lofoten mit nördlichem Kurs vorbeiliefe, also vermutlich in den Vaagsfjord ginge. Während die Landung im Gebiet dieses weitverzweigten Fjordes immer mehr an Wahrscheinlichkeit gewann, bestand natürlich völlige Ungewissheit, in welchem Teil des Fjordes sie erfolgen würde. Ich selbst rechnete mit dem Bygden-Fjord und gab U 47 Befehl, diese Position zu besetzen. Die Seekriegsleitung hielt jedoch Lavangen und Gratangen für die wahrscheinlichsten Landungsstellen. Ich hatte deshalb vor, U 47 nach Eintreffen von U 65 dorthin aufklären zu lassen. (Siehe Karte)

Am 16. April um 4.10 Uhr ging von Prien die Meldung ein, dass er im Bygden-Fjord die Transporter vor Anker angetroffen und 8 Torpedos auf eine lange Wand sich überlappender, stilliegender Schiffe geschossen hätte, ohne Erfolg zu erzielen.



Skizze 3. Übersichtskarte von Narvik und Umgebung

Die anscheinend völlige Ergebnislosigkeit beim Einsatz der U-Boote seit Beginn der Norwegen-Operation hatte mich bereits am 11. April veranlasst, die U-Boote der Narvik-Gruppe zu einer Lagemeldung durch Funkspruch aufzufordern. Ich musste mir ein Bild von den Ursachen der Erfolglosigkeit machen. Gegen die Abgabe von Funksprüchen in diesem Gebiet bestanden keine Bedenken. Die Feststellung, dass hier U-Boote standen, konnte auf den Gegner nur eine abschreckende Wirkung haben. Daran waren wir durchaus interessiert. Die Meldungen der U-Boote, die auf Grund dieser Anforderung und in den folgenden Tagen eingingen, waren niederschmetternd:

Am 11. April:

«10. April abends zwei Zerstörer torpediert. Wirkung nach Detonation nicht beobachtet. U 25.»

«12.30 Uhr. ‚Cumberland'[3] Dreierfächer, Fehlschuss, ein Endstreckendetonator. 21.15 Uhr Dreierfächer Yorkkreuzer.[4] Fächer früh gezündet. Tiefe 7 m, Zone 4. U 48.»

Am 12. April:

«10. April, 22.50 Uhr. Zwei Fehlschüsse, ein Detonierer nach Sicherheitsstrecke,[5] ein Detonierer nach 30 Sekunden, 100 m vor grossem Zerstörer. U 51.»

Am 15. April:

«Am 14. 4. im Westfjord Torpedoversager auf ‚Warspite'[6] und zwei Zerstörer. U 48.»

«Doppelschuss auf Transporter. Kein Erfolg. U 65.»

Am 16. April:

Die erwähnte Meldung von U 47.[7]

Am 18. April:

«U 37 zwei Frühzünder im Raum zwischen Island und Shetland.»

Am 19. April:

«2 Torpedos auf ‚Warspite'. Entfernung 900 m, Tiefe 8 m, Zone minus 4, Frühzünder und Endstreckendetonator. U 47.»

3 Englischer Schwerer Kreuzer, 10'000 t gross.

4 Englischer Schwerer Kreuzer, 8'250 t gross.

5 Das bedeutet 300 m vor dem Boot.

6 Englisches Schlachtschiff.

7 Der Kommandant U 47 (Kapitänleutnant Prien) meldete anschliessend in einem Kurzbericht Folgendes:

«15.4. nachmittags feindliche Zerstörer, die Gebiet sichern und absuchen. Wegen eigenartiger Kurse der Zerstörer Vermutung, dass Minen an mehreren Stellen geworfen sind.

Abends 3 sehr grosse Transporter (je 30'000 BRT) und drei etwas weniger grosse, von zwei Kreuzern begleitet, im Südteil Bygden vor Anker. Ausschiffung von Truppen in Fischkuttern in Richtung Lavangen/Gratangen. Transporter und Kreuzer im engen Raum von Bygden z.T. vor Anker, so dass sie eben frei voneinander liegen und etwas überlappen.

22 Uhr. Boot setzt zum ersten Angriff unter Wasser an. Absicht, mit je einem Torpedo Kreuzer, grossen Transporter, grossen Transporter, Kreuzer (einer davon Typ Suffren) anzugreifen, dann nachladen, neuer Angriff.

22.42 Uhr: 4 Schuss gelöst.'Geringste Entfernung 750 m, grösste 1'500 m. Tiefeneinstellung Torpedos 4 und 5 m. Eine Wand von Schiffen vor Boot. Keine Wirkung. Gegner nicht aufgescheucht, Nachgeladen.

Neuer Anlauf nach Mitternacht. Über Wasser. Sicherste Unterlagen. Genaueste Überprüfung aller Einstellungen durch Kommandant und I. WO. 4 Torpedos, Tiefeneinstellung wie beim ersten Angriff. Kein Erfolg. Ein Gradlaufversager am Felsen detoniert. Beim Abdrehen auf Grund geraten. In schwierigster Lage in Nähe vorbeifahrenden Bewachers wieder freigekommen. Bemerkt: Wabo-Verfolgung. Wegen Maschinenschadens Rückmarsch angetreten.

19.4. ‚Warspite' und zwei Zerstörer gesichert und Schlachtschiff auf 900 m Entfernung mit zwei Torpedos angegriffen. Kein Erfolg. Ein Enddetonierer hat schwerste Verfolgung des Bootes durch aus allen Richtungen herankommende Zerstörer zur Folge.»

«Ausgang Vaagsfjord auf Kreuzer ‚Emerald'[8] Frühzünder nach 22 Sekunden. U 65.»

Diese Funkmeldungen der Boote wurden nach ihrer Rückkehr noch durch mündliche Meldungen weiterer Fälle ergänzt. Es ergab sich insgesamt, dass die U-Boote in 4 Fällen auf ein Schlachtschiff («Warspite»), in 14 Fällen auf einen Kreuzer, in 10 Fällen auf einen Zerstörer und in 10 Fällen auf Transportschiffe zum Angriff gekommen waren. Lediglich ein Transportschiff wurde versenkt.

Wenn auch bereits in den vergangenen Monaten der Torpedo erhebliche Sorgen verursacht hatte, so war doch diese plötzliche Steigerung der Versager beim Norwegen-Unternehmen unerwartet. Bei den am 11. April von U 25, U 48 und U 51 mit Magnetzündung geschossenen 12 Torpedos waren z.B. 6-8 Selbstzünder, d.h. gleich 50-66% sichere Versager. Die am 15. April von U 47 auf die vor Anker liegenden Transporter mit Aufschlagzündung geschossenen Torpedos waren zu 100% Versager.

Diese plötzliche Häufung von Versagern musste ihre Ursachen haben. Es kam nach dem Eingehen der ersten Funksprüche am 11. April darauf an, so schnell wie möglich und mit allen Mitteln diese Ursachen festzustellen und Abhilfe zu schaffen. Die Torpedokrise nahm während des Norwegen-Unternehmens den Hauptteil meiner Arbeitszeit und Arbeitskraft in Anspruch.

Die Boote hatten am 11. April mit Magnetzündung geschossen. Also mussten besondere Voraussetzungen vorliegen, die die Magnetzündung in der nördlichen Zone des norwegischen Raumes unbrauchbar machten. Ich hatte bereits im November 1939 der Torpedo-Inspektion meine Zweifel hinsichtlich des Funktionierens der Magnetzündung in diesem Raum mitgeteilt. Ich hatte seinerzeit die eindeutige Antwort erhalten, dass eine grössere Tendenz zu Frühzündern in der nördlichen Zone 0[9] nicht bekannt und mit einem magnetischen Einfluss des norwegischen Landes, trotz des Erzvorkommens im nördlichen Skandinavien, nicht zu rechnen sei.[10] Einen gleichlautenden Bescheid der Torpedo-Inspektion erhielt ich am 11. April, als ich ihr die an diesem Tage auf getretenen Frühzünder mitteilte. Sie riet, bei dem bisherigen Verfahren zu bleiben, und lediglich bei Torpedo*fächern* entweder nur mit Aufschlagzündung oder mit Magnetzündung mit 8 Sekunden Intervall zu schiessen. Hierdurch sollte die Beeinflussung und Detonation auch der übrigen Torpedos des Fächers bei

8 Englischer Leichter Kreuzer, 7550 t gross.

9 Da der senkrechte Erdmagnetismus nach den Polen zu abnimmt, waren die Meere in Zonen nach ihrer geographischen Breite und entsprechenden erdmagnetischen Stärke eingeteilt.

10 K. T. B. des BdU vom 11.4.40.

einem auftretenden Frühzünder vermieden werden. Die Torpedo-Inspektion wies darauf hin, dass bei dem fehlerhaften Tiefersteuern des Torpedos bis zu 1,5 m eine Bekämpfung der flachgehenden Zerstörer wegen des sehr wahrscheinlichen Unterschiessens nicht mehr möglich sei, wenn jetzt nach den schlechten Erfahrungen mit der Magnetzündung völlig auf Aufschlagzündung übergegangen würde.[11]

Ich entschloss mich daher zu folgendem Befehl an die U-Boote:

«1. In Zone 0 und nördlicher 3 Torpedos mit Schalterstellung A[11 12] und 1 Torpedo mit M.Z.-Einstellung klarhalten.

2. Schuss auf Schiffe nur mit Schalterstellung A. Tiefeneinstellung Tiefgang minus 2 Meter.

3. Auf Zerstörer stets Doppelschuss, zuerst Torpedo-Stellung A, Tiefe 3 m, dann Torpedo mit M.Z.-Einstellung, Tiefe-Tiefgang + 1 m, Zeitintervall möglichst 8 Sekunden.»[13]

Wir setzten also beim Angriff auf Schiffsziele unsere Hoffnung auf die Aufschlagzündung. Damit verzichteten wir bewusst auf die grössere Trefferwirkung der Magnetzündung, um überhaupt Aussicht auf Treffer zu haben.

Diese Hoffnung wurde durch den Funkspruch von U 47 am 16. April zerstört. Auch mit Aufschlagzündung hatte es gegen vor Anker liegende tiefgehende Transportschiffe keinen Erfolg. Ein Fehlschiessen auf diese stilliegenden, sich überlappenden Schiffe war völlig unmöglich. Der Torpedo musste demnach sehr viel tiefer steuern, als bisher von den technischen Stellen angenommen wurde, oder die Aufschlagpistole wurde nicht scharf. Wir hatten also einen Torpedo, der in den nördlichen Regionen weder mit Magnetzündung noch mit der Aufschlagzündung funktionierte.

Ich bat telefonisch den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine persönlich dringend um Abhilfe. Den Inspekteur des Torpedowesens bat ich zu einer Besprechung am nächsten Tag nach Wilhelmshaven. Die Besprechung ergab:

1. Eine Reihe von Booten war mit Torpedopistolen neuer Art (vierflügelige Propeller) ausgerüstet, bei denen Gefahr bestand, dass sie nicht scharf würden. Diese Pistolen waren ohne ausreichende Erprobung an die Boote gegeben.

2. Nach Rücksprache mit der Seewarte musste in den norwegischen

11 Zum Verständnis dieses Sachverhaltes wird bemerkt, dass der Tiefenlauf eines Torpedos selbst bei gutem Wetter überhaupt nicht flacher als 3 m unter der Wasseroberfläche eingestellt werden darf, weil der Torpedo sonst dazu neigt, die Wasseroberfläche zu durchbrechen.

12 Bei Schalterstellung A wird der Torpedo mit Aufschlagzündung, bei M-Z-Einstellung mit Magnetzündung geschossen.

13 K. T. B. des BdU vom 11. 4. 40.

Fjorden doch mit einer magnetischen Beeinflussung der Magnetzündung des Torpedos gerechnet werden.

3. Der Inspekteur des Torpedowesens äusserte Bedenken gegen die Einführung der Aufschlagzündung, weil er zum Tiefenlauf des Torpedos keinerlei Zutrauen mehr hatte.

Als Ergebnis der Besprechung ging im Einverständnis mit der Torpedo-Inspektion folgender neuer Befehl über die Torpedo-Einstellung an die Boote:[14]

a) G 7e untersteuert eingestellte Tiefe wahrscheinlich um mehr als 2 m.

b) Für Boote in Zone 0 daher nicht mehr Schalterstellung A, sondern M.Z.-Schuss bis auf Seegebiet innerhalb enger Fjorde. In diesen Frühzündergefahr grösser.

c) Bei M.Z. kein Fächer mit Zeitschalter, sondern Mehrfachschuss gern. Feuerleitmerkblatt oder behelfsmässiger Fächer mit 8 Sekunden Zeitintervall.

d) Bei M.Z. Tiefe gleich Zieltiefgang, gegen Zerstörer 4 m, U-Boote 3 bzw. 4 m.

e) Bei AZ Tiefe 4 m, bei gutem Wetter 3 m.

Diese Anweisung ging von der Annahme der Torpedo-Inspektion aus, dass die Magnetzündung auch in der nördlichen Zone 0 im freien Seeraum funktionieren würde und nur in den Fjorden durch Landeinwirkung unbrauchbar wäre. Der den U-Booten neu gegebene Befehl war im Ganzen so kompliziert, dass ich ihn nur notgedrungen erteilte. Er offenbarte die ganze Ratlosigkeit, in der wir uns, zusammen mit den für den Torpedo verantwortlichen technischen Stellen, über die Ursachen der Torpedoversager befanden. Die Belastung der U-Boot-Kommandanten und des Torpedo-Personals der U-Boote durch diese zahlreichen sich aufhebenden, einschränkenden oder ergänzenden Befehle über Torpedoverwendung, Zündungsart und Tiefeneinstellung war gross. Das Umstellen der Pistolen war für die Boote jedesmal mit langwierigen und nicht jederzeit durchführbaren Umladearbeiten verbunden.

Dass auch die neue Anweisung von einer falschen Voraussetzung ausging, zeigte sich schon am nächsten Tage. Am 18. April meldete, wie bereits erwähnt, U 37, dass es in der Zone 0 auch im freien Seeraum zwischen Island und Shetland zwei Frühzünder gehabt habe. Da mir ausserdem der Torpedo-Inspekteur telefonisch mitteilte, dass angestelltes Versuchsschiessen neuerdings ein Tiefersteuern des G-7e-Torpedos bis zu 2,7 m festgestellt hätte, war auch ein endgültiger Übergang auf Aufschlagzündung nicht mehr möglich, weil alle Ziele, die weniger als 5 bzw. 6 m tief

14 K. T. B. des BdU vom 17. 4. 40.

gingen, nicht mehr torpediert werden konnten. (Wie sich später herausstellte, steuerten die Torpedos unter Umständen noch ganz erheblich tiefer.)

Die Boote waren also praktisch ohne Waffe.

Nach dem Eingang der Meldung von U 47 über seine erfolglosen Torpedoschüsse auf die Transportschiffe im Vaagsfjord und der Mitteilung des Inspekteurs des Torpedowesens am 19. April, dass erneut ein grösseres Tiefersteuern des Torpedos durch Versuchsschüsse in der Heimat festgestellt worden sei, zog ich die U-Boote aus dem Vaagsfjord und Westfjord, dem Nams- und Romsdalfjord zurück. Sie hatten dort keine Angriffsmittel gegen Zerstörer; der Schuss mit Aufschlagzündung ging unter dem Zerstörer durch, der Schuss mit Magnetzündung wurde Frühzünder. Der Einsatz der U-Boote in diesem Raum war darum nicht mehr zu verantworten. Damit hatte die Verwendung der U-Bootwaffe an den Hauptbrennpunkten des Kampfes im norwegischen Küstengebiet ihren Abschluss gefunden. Auch die Boote im Südraum Norwegens erhielten am 17. April auf Weisung der Seekriegsleitung den Rückmarschbefehl.

Südwestlich des Westfjords traf am 20. April U 47 (Prien) einen nordsteuernden Geleitzug. Trotz günstiger Angriffsposition verzichtete er auf den Angriff, weil er das Vertrauen zum Torpedo verloren hatte. Am Tage vorher hatte er bei seinem Angriff auf die «Warspite» infolge eines Torpedoversagers (Enddetonierer) eine «schwerste Wasserbombenverfolgung» durchgemacht.[15] Er meldete mir nach Rückkehr, dass man «ihm nicht noch einmal zumuten könne, mit einem Holzgewehr zu kämpfen.»

Diese Ansicht war allgemein bei den U-Bootbesatzungen. Das Vertrauen zum Torpedo war verlorengegangen. Diese tapferen, einsatzbereiten und in den vergangenen Kriegsmonaten bewährten Besatzungen hatte eine tiefe Niedergeschlagenheit erfasst.

Ich habe nach dem Norwegen-Unternehmen alle Umstände des Einsatzes der U-Boote, der ein schwerer Fehlschlag geworden war, sehr kritisch geprüft und prüfen lassen. Diese Prüfung begann bei mir selbst, bei der U-Bootführung. Ihre Aufgabe war es gewesen, die Boote so aufzustellen und ihre Positionen so zu verändern, dass die Boote an Brennpunkten zum Angriff kommen konnten. Diese Aufgabe der Führung war nicht schwierig. Denn die Absichten des Feindes liessen sich unschwer erkennen. Dass die Boote richtig standen, zeigten die zahlreichen Angriffe der U-Boote auf ein Schlachtschiff, auf Kreuzer, Zerstörer und Transportschiffe.

Die U-Boote selbst hatten in den Fjorden keinen leichten Stand gehabt. Enger Raum, nur verhältnismässig kurze Zeit der Dunkelheit in den

15 Kurzbericht U 47 vom 19. 4. 40.

Nächten, glatte Wasseroberfläche, ständige Nähe einer starken feindlichen Abwehr erschwerten ihre Aufgabe. U 47 meldete vom Vaagsfjord «eine Abwehr, ausserordentlich stark und auf das Gründlichste vorbereitet. Verhältnisse wie vor englischen Hauptstützpunkten». Dies war dort bei der Wichtigkeit der zu schützenden Objekte, der mit englischen Truppen besetzten Transporter, auch zu erwarten gewesen. Trotzdem waren die U-Boote in 36 Fällen zum Angriff gekommen. Eine sehr kritische Auswertung dieser Angriffe[16] stellte fest, dass ohne Torpedoversager sichere Treffer hätten erzielt werden müssen: BePl von 4 Angriffen auf ein Schlachtschiff, bei 7 von 12 Angriffen auf Kreuzer, bei 7 von 10 Angriffen auf Zerstörer, bei 5 von 5 Angriffen auf Transporter.

Welche schwerwiegenden Wirkungen für den Ablauf des Norwegen-Unternehmens entsprechende Erfolge gehabt hätten, liegt auf der Hand. Der rechtzeitige Ansatz von U 47 in den Vaagsfjord liess es dort ankommen, als die gerade vor Anker gegangenen Transporter mit dem Ausladen der Truppen begannen. Die folgende Aktion dieser Truppen gegen Narvik hätte ganz anders ausgesehen, wenn die Prienschen acht Torpedos gegen die Transporter nicht versagt hätten.

Vier eigene U-Boote waren bei dem Norwegen-Einsatz verlorengegangen.

Ich stand nach diesem Unternehmen vor der Entscheidung, ob die U-Bootwaffe mit einem derart mangelhaften Torpedo weiterhin zu verwenden sei. Der Chef meiner Operationsabteilung, Korvettenkapitän Godt, war der entschiedenen Ansicht, dass vor einer grundlegenden Verbesserung des Torpedos es nicht zu verantworten sei, die U-Boote wieder in den Kampf zu schicken. Ich empfand jedoch, dass ich «zu diesem Zeitpunkt die U-Boote nicht einfach stillegen konnte, ohne damit der Waffe in unübersehbarem Masse zu schaden.»[17]

Die Truppe war entmutigt. Ich konnte sie jetzt nicht in dieser Niedergeschlagenheit belassen. Sie musste wieder aufgerichtet werden. Solange noch ein geringer Prozentsatz an Erfolgsaussichten bestand, musste ich den U-Bootkrieg weiterführen. Das tatkräftige Vorgehen des neuen Torpedo-Inspekteurs, Konteradmiral Kummetz, liess mich hoffen, dass in baldiger Zeit zumindest eine verbesserte Aufschlagpistole des Torpedos vorhanden sein würde. Ich erwartete damals auch eine baldige Beherrschung des Tiefenlaufs.

In den Wochen nach dem Norwegen-Unternehmen ging ich daher von Frontflottille zu Frontflottille und zu den Ausbildungsstellen in der Ost-

16 Siehe die Angaben hierüber auf Seite 92.

17 K. T. B. des BdU vom 15. Mai 1940.

see. Ich sprach zu den Besatzungen, die ich alle kannte und die mir vertrauten. Die Krisis wurde überwunden. Die Boote gingen mit neuem Mut wieder auf Unternehmung. Dass die Krise gemeistert wurde, zeigte den im Grunde unerschütterlichen Geist dieser deutschen U-Bootbesatzungen in seiner ganzen Grösse. Dass mein Entschluss zum Weiterkämpfen richtig war, unterlag bald darauf an keiner Stelle mehr einem Zweifel.

Ich habe im vorstehenden die Kämpfe um Norwegen geschildert, so wie ich sie seinerzeit in meiner Dienststellung als Befehlshaber der U-Boote erlebt hatte. An der Gesamtplanung war ich nicht beteiligt. Ich möchte mich aber heute zu der Frage ihrer strategischen Notwendigkeit äussern.

Ich glaube, dass diese Unternehmung, so wie die Situation aus der damaligen Kriegslage heraus beurteilt werden musste, notwendig und daher richtig war. Die Anzeichen dafür, dass die Engländer Norwegen besetzen wollten, lagen vor.[18] Wie nahe die Besetzung bevorstand, liess sich schwer beurteilen; ihr musste man wegen der Gefahren, die unserer seestrategischen Lage und der deutschen Kriegswirtschaft daraus drohten, zuvorkommen.

Der Gedanke, man hätte abwarten und die Engländer nach Norwegen hineinlassen, sie dann aber wieder hinauswerfen sollen, enthält soviel Unsicherheiten, dass man ihn nicht im Kriege zu einer Konzeption machen kann. Sicher war, dass wir bei einer englischen Besetzung Norwegens die Erzzufuhr aus den skandinavischen Ländern verloren, dass die Engländer nun auch die Ostsee bedroht hätten und dass unser Herauskommen in den Atlantik durch die Nordsee wesentlich erschwert gewesen wäre.

Dass wir so bald eine so wesentliche Verbesserung unserer strategischen und kriegswirtschaftlichen Position durch die Besetzung Nordfrankreichs gewinnen würden, konnte man zur Zeit der Planung des Norwegen-Unternehmens nicht wissen. Der Generalstab glaubte damals noch, dass ein Krieg gegen Frankreich einen langen und schweren Kampf an der Maginot-Linie bedeuten würde.

Dass der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine im Winter 1939/40 auf die Gefahren einer englischen Besetzung Norwegens hinwies und es für notwendig hielt, ihr zuvorzukommen, war meiner Ansicht nach richtig.

Wegen der Häufung der Torpedoversager während des Norwegen-Unternehmens befahl Grossadmiral Raeder am 20. April die Bildung einer Torpedo-Kommission, die die Ursache der Torpedoversager zu klären hatte. Die Kommission stellte über die bereits bekannten Ver-

18 Eine ausführliche Darstellung der Absicht der Alliierten, Norwegen zu besetzen, ist auf Grund der Quellen der Alliierten in dem Buch «Norwegen zwischen England und Deutschland» von Generaladmiral a. D. Boehm enthalten.

sagerursachen hinaus fest, dass die Aufschlagzündung der Pistole einen erheblichen Prozentsatz von Versagermöglichkeiten durch zu geringe Vorschneilose des Schlagbolzens und Verpuffen der Initialladung aufwies [19] und dass Versager der Aufschlagpistole bei Auftreffwinkeln unter 50° eintreten konnten. Die Gefechtspistole war konstruiert für einen Auftreffwinkel von 21°, weil er ausser aus schusstechnischen Gründen oder durch das Abbiegen der Schiffswand unter Wasser wegen der Schiffsrundung oder durch ein Ausweichmanöver des Schiffes sehr häufig schon kleiner als 50° sein konnte.

Über das Ergebnis der Untersuchungen der Torpedo-Kommission gab der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Folgendes bekannt:[20]

1. Ich habe nach den Erfahrungen mit den Torpedos G 7a und G 7e während der Norwegen-Unternehmung eine Untersuchung darüber angeordnet, worauf die aufgetretenen Mängel zurückzuführen sind und inwieweit schuldhaftes Versagen vorliegt.

2. Die Untersuchungen haben festgestellt, dass Schwächen der Torpedos und Vorbereitungsmängel vor der Anbordgabe hierbei ausschlaggebend gewesen sind:

a) Tiefenhaltung und Tiefenlauf entsprachen weder beim G 7a noch beim G 7e den Anforderungen, die an eine frontbrauchbare Waffe gestellt werden müssen.

b) Die Pistole war in ihrem M.Z.-Teil technisch nicht voll brauchbar. Der AZ-Teil erfüllte nicht die an ihn gestellten Forderungen.

c) Bei dem Torpedoressort der Kriegsmarinewerft Kiel und im Einschiessbetrieb der T. V. A. haben sich Mängel bezüglich der Vorbereitungen der Torpedos zur Anbordgabe herausgestellt. Dieser Punkt wird gesondert verfolgt.

Auf Grund dieser Feststellungen ordnete der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ein Ermittlungsverfahren an, das zu kriegsgerichtlichen Verurteilungen der verantwortlichen Mitglieder der Torpedo-Versuchsanstalt führte.[21]

Wenn die Untersuchungen der Torpedo-Kommission und des Kriegsgerichts über die Gründe der Torpedoversager auch eine weitgehende Klärung brachten, so wurden die letzten Ursachen der Erfolglosigkeit der Torpedoschüsse der U-Boote während des Norwegen-Unternehmens doch erst im Laufe des Februar 1942 festgestellt.

U 94 meldete durch Funkspruch am 30. 1. 42 aus dem Atlantik, dass es

19 K. T. B. des BdU vom 15. Mai 1940.

20 ObdM B. No. M 261/40 Gkdos vom 23.7.40.

21 ObdM Br. Nr. 83 a/42 Gkdos vom 9. Februar 42. Siehe Auszug des Schreibens Anlage 4.

bei einer an Bord eigentlich nicht erlaubten Untersuchung eines Torpedos einen merklichen Überdruck in dem Tiefenapparat festgestellt hätte. Auf Grund dieses Berichtes von U 94 liess der Inspekteur des Torpedowesens die in der Heimat liegenden frontbereiten Torpedos auf diese Fehlerquelle hin untersuchen. Das Ergebnis war ein erheblicher Prozentsatz undichter Tiefenapparatbehälter. Sie hielten an der Durchführung des Rudergestänges in den Tiefenapparat nicht dicht. Wenn der Tiefenapparat seine Aufgabe erfüllen sollte, musste er jedoch vollkommen luftdicht sein. Denn er hatte für seine auf dem Wasserdruck beruhende Funktion und für die entsprechend einzustellende Tiefe des Torpedos den Nullpunkt zu bilden. Die Voraussetzung für diesen Nullpunkt war ein normaler atmosphärischer Luftdruck im Tiefenapparat. Drang Überdruck in den Tiefenapparat ein, lag der Nullpunkt entsprechend dem erhöhten Druck tiefer. Damit musste auch der Torpedo entsprechend und unkontrollierbar tiefer steuern. Nun entsteht bei einem unter Wasser fahrenden U-Boot im Bootsinnern zwangsläufig Überdruck. Er ist die Folge von häufigem Ablassen von Pressluft in das Bootsinnere. Dies ist durch den Unterwasser-Fahrbetrieb bedingt. Bei langer Unterwasserfahrt kann der Überdruck im U-Boot daher erheblich sein. Damit war auch, neben der geschilderten Unbrauchbarkeit der Magnetzündung in der Zone 0 und den Mängeln der Aufschlagzündung, die letzte Erklärung für das so unerwartet häufige Versagen der Torpedoschüsse während des Norwegen-Unternehmens gegeben: die U-Boote standen bei dieser Operation täglich bis zu 20 Stunden unter Wasser. Im Boot kam es dadurch zu einem aussergewöhnlich hohen Überdruck. Das hatte bei undichten Torpedotiefenapparaten ein erhebliches Tiefersteuern der geschossenen Torpedos zur Folge. Sehr wahrscheinlich ist so das Versagen aller Torpedos bei Priens Angriff auf die vor Anker liegenden englischen Transporter zu erklären. Die sehr tief gehenden Torpedos untersteuerten die Transporter und versanken dann, wie es normal ist, am Ende ihrer Laufstrecke. Nur der Gradlaufversager unter Priens 8 Torpedos war dadurch, dass er seine Bahn in der Längsrichtung des Fjordes verliess, in der Nähe an der seitlichen Felswand in grosser Tiefe detoniert.

Ich hatte nach Rückkehr der U-Boote vom Norwegen-Unternehmen ihre Torpedoversagermeldungen sehr kritisch untersuchen lassen. Hierbei wurden z.B. Schüsse, die auf grössere Entfernung geschossen waren, ohne Weiteres als Fehlschüsse angenommen, obwohl natürlich auch bei diesen Schüssen Torpedoversager vorhanden sein konnten. Trotz dieser Beschränkung der kontrollierten Schüsse ergaben sich etwa 33 Prozent sichere Torpedoversager. Der Torpedosachverständige der Torpedo-Inspektion war während der kriegsgerichtlichen Untersuchung bei einer ähnlichen

Beschränkung der kontrollierbaren Schüsse auf 32,4% gekommen. All diese Berechnungen halte ich jedoch für unsicher, weil zu der Zeit ihrer Durchführung die Versagerursache, die Undichtigkeit des Tiefenapparates und damit ein nicht zu beherrschendes viel grösseres Tiefersteuern der Torpedos, noch nicht erkannt war. Es wurde deshalb beim Norwegen-Unternehmen eine zu grosse Zahl der geschossenen Torpedos als unkontrollierbar erklärt und deshalb als Fehlschüsse angesehen und von der Versagerberechnung ausgeschlossen.

Die Entwicklung des Torpedos zu einer wirklich frontbrauchbaren Waffe verlief in der weiteren Kriegszeit folgendermassen: Im Juni 1940 wurde endgültig angeordnet, dass nur mit Aufschlagzündung zu schiessen sei, weil die Unzuverlässigkeit der magnetischen Abstandszündung in allen Zonen nunmehr erwiesen war. Damit waren wir hinsichtlich der Sprengwirkung des Torpedos wieder auf den Zustand von 1918 zurückversetzt. Es kam aber noch hinzu, dass wegen der noch nicht klar erkannten Ursachen für das unkontrollierbare Tiefersteuern der Torpedos und der dadurch eintretenden, unerklärlich scheinenden Treffehler selbst bei ganz sicheren Fangschüssen gegen stilliegende Schiffe die U-Bootkommandanten dazu neigten, die Torpedos möglichst flach einzustellen. Da aber das Tiefersteuern nicht bei jedem Torpedo eintrat, hatte das die Folge, dass der Treffpunkt des Torpedos am Ziel häufig zu hoch lag und dadurch die Sprengwirkung noch weiter verringert wurde.

Die Wirksamkeit des Torpedos war also bis zur Einführung der neuen magnetischen Abstandspistole (Pi 2), Dezember 1942, nicht grösser als im ersten Weltkrieg. Die zwischen beiden Kriegen von der Front gestellte Forderung und von den technischen Stellen ausgesprochene Zuversicht, dass mit *einem* Torpedo selbst einem Schlachtschiff das «Rückgrat» gebrochen und es versenkt werden könne, hatten sich infolge Versagens der Abstandspistole nicht erfüllt.

Um die Wirkung des notgedrungen mit Aufschlagpistole geschossenen Torpedos im zweiten Weltkrieg festzustellen, wurden 816 Treffer von U-Booten im Zeitraum von Januar 1942 bis Juni 1942 ausgewertet. Hierbei wurden 40% der Schiffe durch *einen* Torpedo versenkt, 38% benötigten zwei und mehr Treffer und 22% entkamen mit 1 bis 4 Treffern. In zahlreichen Einzelfällen konnten U-Boote 1940 bei den Geleitzugoperationen im Atlantik und 1942 beim Kampf im Westatlantik ihnen gebotene Schussgelegenheiten auf Handelsschiffe nicht mehr ausnutzen, weil sie ihre Torpedos zu einem wesentlichen Teil als Fangschüsse verschossen hatten. Ähnliche Fälle traten selbst noch 1942 bei Geleitzugoperationen ein.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass eine grosse Zahl von Schiffen wegen

des Fehlens einer funktionierenden Abstandspistole in den günstigen Jahren des U-Bootkrieges nicht versenkt wurde.

Wegen der seit Kriegsbeginn auftretenden Torpedoversager hatte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine einen Wechsel in der Führung der Torpedo-Inspektion angeordnet und am 21. Dezember 1939 den Konteradmiral Kummetz zum Inspekteur des Torpedowesens ernannt. Er trat mit vollkommener Unvoreingenommenheit an die von der Front gemeldeten Torpedoversager heran. Der Torpedo war nicht sein Kind. Mit voller Tatkraft ging er den Fehlermöglichkeiten nach. In erster Linie ist es sein Verdienst, dass in gründlichen Erprobungen die vielseitigen Versagerquellen des Torpedos festgestellt und beseitigt wurden.

Die Fehler der Aufschlagzündungen wurden überwunden. Seit Ende 1942 war nach Änderung des Tiefenapparates die Tiefensteuerung der Torpedos völlig zuverlässig. Ab Dezember 1942 erhielt die Front die ersten Exemplare einer neuen Abstandspistole, die auch gleichzeitig als Aufschlagpistole wirksam war. Zu gleicher Zeit war ein Torpedo vorhanden, der nach einer bestimmten Laufstrecke umkehrte und anfing in Schleifen zu laufen. Er hatte dadurch z.B. innerhalb eines Geleitzuges erhöhte Trefferaussichten. Im September 1943 war ein Horchtorpedo frontreif, der das Schiffsziel auf Grund des Schraubengeräusches selbständig ansteuern konnte. Die Torpedowaffe hatte damit ein technisch sehr hohes Niveau erreicht, ein Niveau, das trotz des Fortschritts der Technik nach dem Krieg noch von keiner anderen Marine überboten worden ist.

Ich halte es nicht für richtig, bei rückschauender Betrachtung unserer Torpedoversager in der ersten Zeit des zweiten Weltkrieges darauf hinzuweisen, dass auch der Torpedo der amerikanischen Marine ähnliche Fehler gehabt oder dass es an der Knappheit der Geldmittel für die Erprobung oder an einer zwangsläufig mangelhaften Erprobungsmöglichkeit für einen scharfen Torpedo im Frieden gelegen habe. Diese Erklärungen gehen den wirklichen Ursachen nicht auf den Grund. Man lernt nur durch klare Erkenntnis der eigenen Fehler und ihre Darstellung.

Ob eine Aufschlagpistole funktioniert oder nicht, kann man im Frieden auch durch Erprobungsschüsse mit einem Übungstorpedokopf feststellen. Es bedarf also dazu keines scharfen Torpedoschusses. Dasselbe gilt auch für die magnetische Zündung.

Aber die Aufschlagzündung unseres Torpedos wurde im Frieden im Vertrauen auf die magnetische Abstandszündung nach nur 2 und dazu noch nicht einmal einwandfreien Erprobungsschüssen mit Übungstorpedokopf von der Torpedoversuchsanstalt als frontreif erklärt. Dies ist nicht zu entschuldigen.

Wesentlich für die magnetische Zündung ist der Abstand des Torpedos vom magnetischen Kraftfeld des Schiffes. Die Tiefensteuerung des Torpedos musste also genau beherrscht werden. Die Entwicklungsstelle hat der Frage der Tiefenhaltung nicht genug Wert beigemessen.[22]

Dass der Tiefendruckbehälter, der vollkommen luftdicht sein musste, durch ein Rudergestänge durchbrochen wurde, war eine technisch sehr unglückliche Lösung. Bei der Aufschlagpistole stiess ausserdem der Schlagbolzen zum Zünden der Initialladung nicht in der natürlichen Stossrichtung, sondern wurde erst durch ein Hebelwerk um 180° gedreht. Der Schlagbolzen musste also zum Zünden nach vorn stossen. Das Hebelwerk verklemmte leicht, wenn der Torpedo in einem spitzen Winkel aufschlug. Der Torpedo zündete dann nicht. Auch diese Umsetzung des Stosses um 180° war technisch ungeschickt. Es handelte sich also um technische Mängel, die hätten vermieden werden können. Diese beiden mangelhaften Konstruktionen wurden zwischen den beiden Weltkriegen eingeführt. Im ersten Weltkrieg gab es sie nicht. Damals war der Torpedo in Ordnung.

Ich glaube, dass auch Geldmittel zwischen beiden Weltkriegen in ausreichendem Mass vorhanden waren. Die kostspieligen Entwicklungen bei der Artilleriewaffe, z.B. bei Feuerleit-, Stabilisier- und Fernsteueranlagen, beweisen es jedenfalls.

Es handelte sich also um tatsächliche Versäumnisse in der Torpedoentwicklung und -erprobung. Einer der Gründe hierfür lag darin, dass die Torpedoversuchsanstalt als Dienststelle der Marine den Torpedo selbst entwickelte. Sie konstruierte ihn, liess ihn bauen, erprobte ihn sogar selbst und traf selbst die Entscheidung, dass er frontbrauchbar sei. Ich halte dies grundsätzlich nicht für richtig. Die Wehrmacht soll ihre Forde-

22 Wie unsicher das Funktionieren der Magnetzündung dann im Kriege war, ergibt sich aus Folgendem: Bei der Magnetzündung musste der Torpedo in seiner Tiefensteuerung so eingestellt werden, dass er dicht unter dem feindlichen Schiffskörper passierte, also musste seine Tiefenhaltung auch genau der eingestellten Tiefe entsprechen. Das durch den senkrechten Erdmagnetismus im Schiff gebildete magnetische Feld brachte eine in der Pistole befindliche Magnetnadel zum Ausschlag und zündete dadurch, also direkt unter dem feindlichen Schiff. Der senkrechte Erdmagnetismus nimmt nach den Polen zu ab. Daher muss die Magnetnadel entsprechend den Zonen verschieden empfindlich eingestellt sein, sonst erfolgte die Detonation bereits bei Annäherung an das Magnetfeld des Schiffes, also vor dem feindlichen Schiff, oder es erfolgte überhaupt keine Zündung. Es kam ausserdem hinzu, dass bei zu grossen Erschütterungen des Torpedos, z.B. durch Seegang, die Nadel zum Ausschlag und damit zur Zündung gebracht werden konnte. Machte man hiergegen die Nadel zu unempfindlich, konnte sie, besonders wenn der Torpedo beim Unterschiessen zu tief steuerte, infolge zu geringen Kraftfelds, nicht zünden. Da die Tiefensteuerung des Torpedos nicht einwandfrei war, barg also jede Art von Empfindlichkeits(Zonen)-Einstellung die Gefahr entweder zu Frühdetonierern oder Versagern in sich.

rungen für die Waffen, welche sie zur Kriegführung braucht, an die Privatindustrie stellen und die Waffen nicht selbst in eigener Fertigung bauen. Die im industriellen Wettstreit erzielte beste Waffe hat die Wehrmacht dann unter schärfsten und möglichst kriegsmässigen Bedingungen zu erproben und nur bei Bewährung unter solchen Bedingungen abzunehmen. Wenn von diesem Grundsatz bei der Torpedoentwicklung eine Ausnahme gemacht werden muss, weil sie wegen der erforderlichen Erprobung des Torpedos in See nicht an die Privatindustrie vergeben werde kann, so dürfen doch keinesfalls Entwicklung, Erprobung und Entscheidung über seine Frontbrauchbarkeit in einer Hand liegen.

Denn ein weiterer psychologischer Grund für die unzureichende friedensmässige Erprobung unseres Torpedos lag in einer zu kritiklosen Einstellung der Torpedoversuchsanstalt ihren eigenen Leistungen gegenüber. Es waren bereits bei friedensmässigen Torpedoschiessen Erscheinungen auf getreten, die den technischen Stellen hätten zu denken geben müssen. Es hatte auch im Frieden an zweifelnden Stimmen der Front über die Kriegsbrauchbarkeit des Torpedos nicht gefehlt. Die Torpedotechniker beharrten jedoch auf ihrer Überzeugung von der Fehlerlosigkeit des Torpedos.

Ich halte es auch nicht für notwendig, dass der Offizier, der die technische Entwicklung und Erprobung einer Waffe zu leiten hat, ausgesprochen technische Begabung besitzen und technisch besonders ausgebildet, also ein «Soldaten-Techniker» sein soll. Der Offizier muss mit der weiterzuentwickelnden Waffe Fronterfahrung haben, genau wissen, was die Front aus militärischen und taktischen Gründen braucht und welchen Anforderungen die Waffe an der Front unterliegt. Seine gründliche seemännische und taktische Schulung und entsprechende Begabung ist wichtiger als besonderes technisches Wissen oder eine Spezialausbildung. Diese soll der technische Konstrukteur besitzen, der mit dem Offizier zusammen arbeitet. Dann ergibt sich die notwendige Ergänzung. Die Besetzung der militärischen Posten bei technischen Dienststellen mit technisch besonders begabten und spezialisierten Offizieren kann sich sogar nachteilig auswirken. Da nur selten beide Begabungen, die militärisch-taktische und die technische, in einer Person vereinigt sind, kommen dann die militärischen Erfordernisse in einem solchen Fall leicht zu kurz. Das gilt für die Entwicklung von Waffen ebenso wie für die der Schiffstypen und ihrer Bestückung. Der Seeoffizier, der mit technischen Entwicklungen und Konstruktionen befasst wird, muss, wie der englische Ausdruck treffend sagt, «sea-going qualities» haben. Sonst kommt es zu einem zu starken Übergewicht der technischen Spezialisten.

Die Torpedotechnik hatte zwischen den beiden Weltkriegen zwar den

schwallarmen Torpedostoss des Jahres 1918 zu einem schwallosen fortentwickelt. Sie hatte ferner den blasenlosen elektrischen Torpedo, der in den ersten Anfängen bereits im Jahre 1918 vorhanden war, frontbrauchbar gemacht. Die übrigen angestrebten Fortschritte hatten sich dagegen zu Beginn des Krieges als Fehlschläge erwiesen.

Durch Torpedoversager bei den U-Booten sind der deutschen Seekriegführung während des zweiten Weltkriegs sowohl im Handelskrieg wie in der Kriegsschiffbekämpfung (z.B. «Arc Royal» am 14.9.39 und «Nelson» am 30.11. 39) grosse Erfolge entgangen. Durch Frühzünder sind U-Boote mit Sicherheit beim Angriff entdeckt und vernichtet worden (z.B. U 39 und U 27). Die schwerwiegenden und ernsten Folgen des Versagens unserer Torpedos machten es notwendig, diese Dinge hier so schonungslos und eingehend darzustellen.

8. Kapitel

Die Schlacht im Atlantik

1. Phase: Juli bis Oktober 1940

Nach ihrem stossartigen Einsatz beim Norwegen-Unternehmen mussten die U-Boote in ihrer Mehrzahl zur Überholung in die Werft. Hierdurch trat eine Überlastung der Werften ein. Längere Reparaturzeiten waren die Folge. Daher konnte der Krieg mit mehreren U-Booten erst Anfang Juni wieder aufgenommen werden. Die entsprechende Weisung des Oberkommandos lautete in ihrem Hauptpunkt: «Möglichst starker Einsatz im Atlantik.»

Diesen hatten wir vor nahezu drei Monaten für die Konzentration im norwegischen Operationsgebiet geräumt. Deshalb besass die U-Bootführung über die Feindlage im Atlantik keinerlei sichere Kenntnis mehr. Hatte sich dort die Führung des Handelsschiffsverkehrs verändert? Gab es noch Einzelfahrer in den küstennahen Gebieten oder wurden sie dort bereits überall in Geleitzügen zusammengefasst? Wie stark war ihre Sicherung? Waren dabei auch Flugzeuge eingesetzt? Wie weit konnte die Sicherung die Geleitzüge nach Westen in den Atlantik hinaus begleiten und wo wurden sie aufgelöst? Wie weit westlich wurden die nach England einlaufenden Geleitzüge durch die Englandsicherung aufgenommen? Wohin steuerten sie dann? Steuerten sie wie bisher südlich Irlands in den St.-Georgs- und Ärmelkanal oder nördlich Irlands in den Nordkanal hinein? Wie hatte sich die englische U-Bootabwehr inzwischen entwickelt? Stand sie mit U-Boot-Bekämpfungsschiffen nur am Geleitzug oder gab es auch allgemeine U-Boot-Jagdgruppen? Wie weit reichte die feindliche Luftüberwachung in den Atlantik hinaus?

Zu dieser Unsicherheit der Verhältnisse draussen traten bei mir die Ungewissheit über die Leistungsfähigkeit des Torpedos und die Frage, ob die U-Bootbesatzungen den deprimierenden Misserfolg des Norwegen-Unternehmens auch völlig überwunden hätten. Wenn ich selbst auch glaubte, dass sie mit neuem Mut wagen und kämpfen würden, so legte ich doch Wert darauf, ihnen die Kampffähigkeit der U-Bootwaffe,

von der ich selbst überzeugt war, so schnell wie möglich wieder zu beweisen.

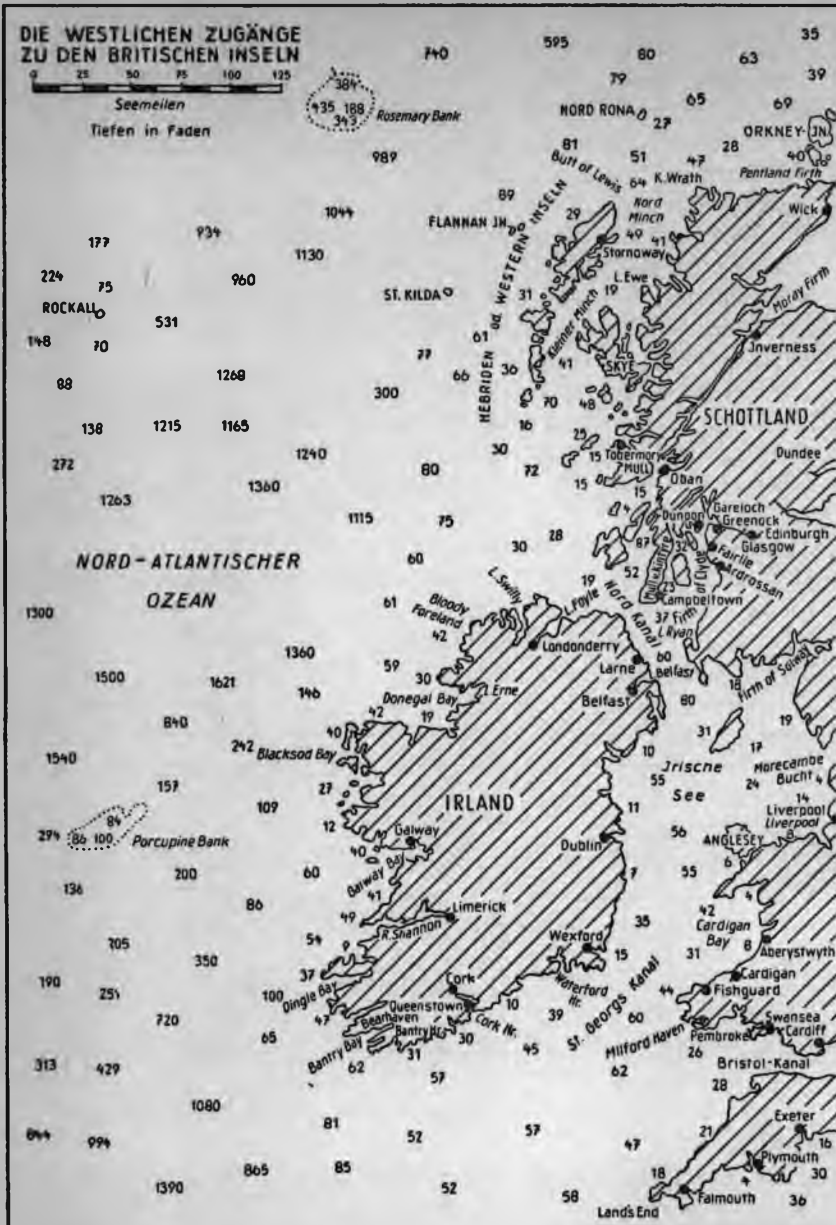
Es kam mir also auf einen ersten erfolgreichen Einsatz an. U 37 (Kapitänleutnant Oehrn) lief am 15. Mai als erstes Boot nach dem Atlantik aus. Es hatte Torpedos mit den bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführten Verbesserungen der Aufschlagzündung an Bord. Wir hofften auch, dass in den magnetischen Zonen des Atlantik, anders als in der nördlichen Zone Norwegens, die Versagerzahl der Magnetpistole erträglich sein würde.

Noch ohne Kenntnis der neuen Verkehrslage sandte ich U 37 in das Gebiet nordwestlich von Cap Finistère, also in die Seeräume westlich des Ärmelkanals. Diese waren früher verkehrsreich und für den Handelskrieg günstig gewesen.

Sehr bald meldete Oehrn, dass er unter fünf mit Magnetzündung geschossenen Torpedos zwei Frühzünder und wahrscheinlich zwei Nichtzünder gehabt hätte. Diese Nachricht war kein angenehmer Auftakt für seine Unternehmung. Die Folge davon war, dass ich die Magnetzündung nun endgültig für nicht kriegsbrauchbar hielt. Neuerliche Erklärungen oder Vermutungen der technischen Stellen über die Versagergründe der Magnetzündung waren für mich von jetzt ab nicht mehr von Bedeutung. Ich konnte die U-Bootwaffe nicht noch einmal mit dieser Torpedo-Misere belasten. Ich verbot daher die Anwendung der Magnetzündung völlig. Es wurde nur noch mit Aufschlagzündung geschossen. Die eingeleiteten Verbesserungen daran erschienen vielversprechend. Ich war der Ansicht: lieber geringere, aber sichere Wirkung des Torpedotreffers. Wie die weiteren Erfolge und die später allmählich gewonnenen Erkenntnisse über die Ursachen der Versager bei der Magnetzündung zeigten, war dieser Entschluss richtig.

Am 9. Juni 1940 lief U 37 von seiner Unternehmung im Atlantik in Wilhelmshaven wieder ein. Es hatte in 26 Seetagen über 43’000 BRT in seinem Operationsgebiet versenkt. Der Bann war gebrochen. Die Kampfkraft der U-Bootwaffe war wieder erwiesen. Meine Überzeugung hatte nicht getrogen. Es ist sicher verständlich, dass ich dem Kommandanten von U 37 für seine Leistung besonders dankbar war. Denn auch er hatte gewusst, wieviel von Erfolg oder Nichterfolg seiner Unternehmung abhing. Die weiteren Boote gingen mit der Überzeugung in See, es U 37 gleichtun zu können. Der Norwegen-Misserfolg war psychologisch überwunden.

Die erste Phase der «Atlantik-Schlacht» begann. Sie sollte besonders erfolgreich werden. Es stellte sich heraus, dass die Lage für den Handelskrieg günstig war. Das Norwegen-Unternehmen und die Sicherungsaufgaben im Raum des Ärmelkanals hatten offensichtlich auch englische See-



Skizze 4. Die westlichen Zugänge zu den Britischen Inseln

und Luftstreitkräfte aus dem Atlantik beansprucht. Es wurden von den U-Booten noch zahlreiche Einzelfahrer angetroffen. Die Geleitzüge waren schwach gesichert. Nicht immer waren Flugzeuge dabei. Als Hauptverkehrsgebiet wurde im Juni 1940 noch der Westausgang des Ärmelkanals festgestellt. Als der günstige Verlauf des am 10. Mai begonnenen Frankreichfeldzugs uns den Besitz der französischen Kanal- und Biskayaküste brachte, wurden die englischen Überseezufuhren von dem Seeraum südlich Irlands nach dem Nordkanal nördlich Irlands umgeleitet. Die nun in diesem Gebiet erwartete weiträumige Streuung des Geleitzugverkehrs erfolgte nicht. Anscheinend liessen mangelnde Kräfte das zeitraubende Ausholen der Geleitzüge nicht zu. Sie liefen im Allgemeinen in Höhe der Rockall-Bank. (Siehe Karte, Seite 103)

Dieses Bild vom Verlauf des Verkehrs ergab sich nach und nach aus den von den U-Booten gemachten Beobachtungen. Meine ständige Sorge war, jede feindliche Verkehrs-Verlagerung rechtzeitig zu erkennen. Wenn ich auch nur zwei Tage von den U-Booten keine Meldungen über gesichtete Schiffe erhalten hatte, entschloss ich mich bereits, eine Umstellung der Boote vorzunehmen. Bei den grossen Erfolgsaussichten, die sich immer eindeutiger herausstellten, wollte ich, dass kein Seetag eines im Atlantik stehenden U-Boots ohne Versenkungen verging. Der Wirkungsgrad der U-Boote, d.h. das durchschnittliche Versenkungsergebnis aller in See befindlichen U-Boote, pro U-Boot und Seetag berechnet, musste möglichst hoch sein.

Ein wesentliches Merkmal des Krieges ist die Ungewissheit. Ich war mir daher durchaus nicht immer sicher, dass die vorgenommenen Aufstellungsänderungen richtig waren. Der Erfolg musste es zeigen.

Heute kennen wir die Massnahmen des Gegners gegen die deutsche U-Bootgefahr während dieser Zeit in den Seegebieten westlich Englands und Irlands.[1] Die auslaufenden englischen Geleitzüge konnten in den Monaten Mai bis Oktober 1940 anfänglich nur bis 12°, später auch nur bis 19° westlicher Länge gesichert werden. Auf etwa denselben Längengraden wurden dann die einlaufenden Geleitzüge unter den englischen Heimatgeleitschutz genommen. Die aus Amerika kommenden Geleitzüge waren durch kanadische Zerstörer von den Auslaufhäfen bis etwa 400 sm in den Atlantik hinein gesichert. Auf ihrer ferneren Reise über die Weiten des Atlantik konnten die Konvois jedoch meistens nur von einem Hilfskreuzer begleitet werden.

Um diesen mangelnden Schutz der Geleitzüge zu verbessern, griff das englische Kriegs-Kabinett unter Churchills Führung zu drastischen Mass-

1 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 343 ff.

nahmen. Am 8. Mai 1940 wurde von den Engländern Island besetzt, um die für den atlantischen Geleitschutz erforderlichen Flotten- und Luftstützpunkte zu gewinnen. Im Sommer 1940 erwarb Churchill von den Vereinigten Staaten 50 Zerstörer gegen Abgabe von fünf westindischen Kolonien und Überlassung von Flotten- und Luftstützpunkten im englischen Neufundland, auf Bermuda und in Britisch-Guayana.

Alle diese Massnahmen der englischen Regierung zeigten, wie unzureichend die Abwehrmöglichkeiten gegen den deutschen U-Bootkrieg damals erschienen. Auch dass die englische Admiralität den Verkehr teilweise in neue Seegebiete verlegte und Geleitzugkurse wechselte, brachte keinen wesentlichen Erfolg. «Der Feind entdeckte schnell die neuen Wege, welche unsere Schiffahrt benutzte.»[2] Die erwähnten häufigen U-Boot-Umstellungen waren also im Allgemeinen zweckmässig und wurden vom Gegner als störend empfunden.

Seit Beginn des neuen Kampfabschnitts im Atlantik Juni 1940 hoffte ich, möglichst bald zu Geleitzugschlachten, zum Angriff von mehreren U-Booten in U-Bootgruppen oder -rudeln auf einen Geleitzug zu kommen. Hiervon erwartete ich wesentliche Erfolge. Jedoch schien mir das Auffinden der Geleitzüge bei den geringen U-Bootzahlen schwierig. Eine eigene Luftaufklärung hatte ich zunächst, auch nach der deutschen Besetzung Westfrankreichs, nicht zur Verfügung. Ich gab daher den U-Booten den grundsätzlichen Befehl, dass alle Geleitzüge zu melden seien, auf die bei der gegebenen Lage noch weiter U-Boote operieren könnten. Andere Angaben über den feindlichen Geleitzugverkehr bekam ich durch das Oberkommando der Kriegsmarine von dem vorzüglich arbeitenden Entzifferungsdienst feindlicher Funksprüche. Die rechtzeitige Entzifferung dieser Funksprüche war aber Glücksache. Sie hing davon ab, ob in jedem Einzelfalle Entschlüsselungsmöglichkeiten bestanden. Diese Funksprüche enthielten meistens Angaben über die Treffpunkte der Geleitzüge mit den sie erwartenden Sicherungsfahrzeugen. Ich versuchte, in den Monaten Juni bis September auf Grund solcher Treffpunktmeldungen mit mehreren U-Booten zu operieren. Zwei entsprechende Versuche im Juni und einer im August schlugen jedoch fehl, weil der Gegner die Treffpunkte anscheinend ohne unsere Kenntnis verlegt hatte. Bei der Suche nach dem August-Geleitzug war dies eindeutig der Fall: Wir erfuhren die Verlegung des Treffpunkts um 50 sm einen Tag zu spät. Die aufgestellten U-Boote konnten nur noch hinterherlaufen. Bei schlechter Sicht und schwerem Seegang sichtete und erreichte nur ein Boot den Konvoi. Es konnte ein Schiff versenken.

2 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 349.

Im September erfasste der Entzifferungsdienst dann frühzeitig, vier Tage vor dem Termin, den Treffpunkt eines aus Nordamerika kommenden Geleitzugs mit der Heimat-Sicherung. Ich versuchte, den Geleitzug mit vier Booten draussen im Atlantik auf 19° 50‘ West-Länge zu finden. Das nordöstlichste der aufgestellten Boote bekam ihn auch planmässig in Sicht. Doch auch diesmal machte das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Dennoch gelang es den Booten, trotz Windstärke 8 und schwerer See am 10. September 1940 fünf Dampfer zu versenken. Hierbei hatte sich U 47 (Prien) bis auf einen Torpedo verschossen. Es war daher das geeignete Boot, um von mir den Befehl zu erhalten, westlich des 23. Längen-Grads[3] als «Wetterboot» täglich zweimal Wettermeldungen abzugeben, die für den Einsatz der deutschen Luftwaffe zu Bombenangriffen auf England benötigt wurden. In dieser Position funkend, wurde Prien am 20. September von einem aus Nordamerika kommenden Geleitzug angelaufen,[4] obwohl damals der englische Funkpeildienst zweimal täglich Gelegenheit hatte, die Wettermeldung von U 47 einzupeilen und dadurch den Standort des Bootes zu ermitteln. Wahrscheinlich war jedoch die Genauigkeit der Peilung auf die vorliegende grosse Entfernung zu gering, um daraufhin eine ausweichende Kursänderung des anlaufenden Geleitzugs anordnen zu können. Prien hielt an dem Geleitzug Fühlung. Die U-Bootführung setzte fünf weitere U-Boote auf ihn an. In der Nacht vom 21. zum 22. September kamen alle fünf Boote auf diesen Geleitzug aus vollbeladenen Schiffen zum Angriff. Sie versenkten nach Angaben der britischen Admiralität 11 Schiffe und torpedierten eins.[5] Der Erfolg wurde dadurch beeinträchtigt, dass ausser dem Prienschen Boot auch mehrere andere U-Boote nur noch wenige Torpedos an Bord hatten.[6] Das Ergebnis dieser Kampfnacht war trotzdem eindrucksvoll. Ich schrieb in meinem Kriegstagebuch: «Die Kampfhandlung der beiden letzten Tage hat gezeigt, dass die schon im Frieden aufgestellten Grundsätze über Gebrauch der Funkentelegraphie am Feind und die Ausbildung der U-Boote im Angriff auf Geleitzüge richtig waren.»[7]

Mitte Oktober sollten dieser Geleitzugschlacht zwei weitere folgen. U 48 (Kapitänleutnant Bleichrodt) bekam als nächster in seinem Angriffs-

3 Für Leser, die keine Seeleute sind: Das sind etwa 1‘200 km von der englischen Westküste ab.

4 Er hatte die englische Geleitzug-Bezeichnung HX 72. HX-Geleitzüge waren die schnelleren, also meistens mit wertvolleren Schiffen zusammengestellten aus Halifax auf Neu-Schottland als Sammel- und Abgangshafen kommenden Konvois.

5 Siehe auch H. M. Stationery Office, London «The Battle of the Atlantic», Seite 22.

6 Siehe die Ausführungen Seite 93 dieses Buches.

7 K. T. B. des BdU vom 22. 9. 1940.

raum nordwestlich der Rockall-Bank in der Nacht vom 16. zum 17. Oktober an einem nach England laufenden Geleitzug Fühlung. Fünf weitere U-Boote, die ostwärts und nördlich der Rockall-Bank aufgestellt waren, wurden auf den von U 48 gemeldeten Geleitzug angesetzt. Es waren die U-Boote U 46 (Kapitänleutnant Endrass), U 99 (Kapitänleutnant Kretschmer), U 100 (Kapitänleutnant Schepke), U 101 (Kapitänleutnant Frauenheim) und U 123. U 48 verlor jedoch nach einer Wasserbombenverfolgung des Bootes wieder die Fühlung am Geleitzug. Um ihn wiederzufinden, wurden die U-Boote nun in einem senkrecht zu seiner vermuteten Vormarschrichtung stehenden Vorpostenstreifen aufgebaut, der erheblich weiter ostwärts vom letzten Standort des Geleitzugs gebildet werden musste, weil die U-Boote Zeit brauchten, um sich aufzustellen. Ausserdem sollte er mit Sicherheit vor dem Geleitzug liegen, und zwar so, dass dieser ihn voraussichtlich bei Helligkeit erreichen musste. Am 18. Oktober morgens sollte der Vorpostenstreifen von den U-Booten eingenommen sein. Er erfüllte seinen Zweck. Der Geleitzug lief am 18. Oktober nachmittags, wie beabsichtigt und erhofft, in den Vorpostenstreifen ein. Wir hatten ihn wieder! In der folgenden Nacht kamen die Boote zum Angriff auf den Geleitzug. Sie versenkten aus ihm in immer wieder durchgeführten Überwasser-Angriffen 17 Schiffe. Es war der vollbeladene Konvoi S C 7, der von Sidney in Neu-Schottland (Kanada) kommend, nach England lief.[8]

Nach dieser Nacht traten am 19. Oktober morgens U 99, U 101 und U 123 den Rückmarsch an, weil die Boote alle ihre Torpedos verschossen hatten. Da bekam U 47 (Kapitänleutnant Prien) am selben Morgen auf dem Ausmarsch in sein Operationsgebiet westlich der Rockall-Bank einen weiteren nach England gehenden Geleitzug in Sicht. Auf ihn konnten noch U 46, U 48 und U 100, die an dem Geleitzugkampf der letzten Nacht teilgenommen hatten, operieren. Ausserdem wurden U 38 (Kapitänleutnant Liebe) und auch U 28 (Kapitänleutnant Kuhnke) auf ihn angesetzt, falls U 28 bereits in seinem Angriffsraum eingetroffen sein sollte. Alle Boote bis auf U 28, das noch zuweit ab stand, kamen in der Nacht vom 19. zum 20. Oktober zum Angriff auf den von Prien gemeldeten Geleitzug. Sie versenkten aus ihm 14 Schiffe.[9]

In der gleichen Nacht stiessen die U-Boote auf den von England kommenden Geleitzug HX 79 A und versenkten aus ihm sieben weitere Schiffe.[10]

8 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 350.

9 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 350: Es handelte sich um den schnellen, aus Halifax (Neu-Schottland) kommenden Geleitzug HX 79.

10 Roskill, Band I, Seite 350.

So wurden innerhalb von drei Tagen und fast ausschliesslich in gemeinsamen Nachtangriffen von acht U-Booten aus diesen drei Geleitzügen 38 Schiffe vernichtet. Kein U-Boot ging bei diesen Kämpfen verloren. Ich zog aus ihnen in meinem Kriegstagebuch die folgenden Schlüsse.[11]

1. Die Operationen beweisen, dass das seit 1935 der Entwicklung der U-Boottaktik und der Ausbildung zugrunde gelegte Prinzip richtig ist, der Konzentration in Geleitzügen eine Konzentration der U-Bootangriffe entgegenzusetzen. Diese Konzentration wurde ermöglicht durch die Entwicklung der Nachrichtenmittel seit dem Weltkriege.

2. Die Durchführung derartiger Angriffsoperationen ist nur möglich mit gründlich hierfür geschulten Kommandanten und Besatzungen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer umfangreichen und langen Ausbildung, die in weiten Seeräumen erfolgen muss. Diese Ausbildung wäre nicht möglich, wenn uns nicht die Ostsee frei von Feindeinwirkungen zur Verfügung stände.

3. Die Durchführung solcher Operationen ist nur möglich, wenn die erforderlichen Bootszahlen im Operationsgebiet stehen. Das war im bisherigen Verlauf des Krieges nur zeitweise der Fall.

4. Die Möglichkeit solcher Operationen wird sich umso häufiger ergeben, je mehr Boote im Operationsgebiet stehen und je grösser die Wahrscheinlichkeit ist, mit mehr Augen, d.h. mehr Booten, mehr Geleitzüge zu fassen.

5. Mehr Boote bedeutet ferner, dass nicht nach solchen Angriffen die Zufuhrwege nach England zunächst frei werden, weil, wie heute, fast alle Boote nach Aufbrauch der Torpedos zunächst in die Stützpunkte zurückkehren müssen.

6. Erfolge wie bei den geschilderten Operationen können nicht immer erwartet werden; Nebel, schweres Wetter und andere Verhältnisse können zeitweise die Erfolgsaussichten völlig zunichte machen.

Ausschlaggebend aber wird immer das Können des Kommandanten sein.

Ich glaube, dass diese Sätze das Problem der Geleitzugbekämpfung umreissen. Ich möchte hier an den letzten Satz anknüpfen: «Ausschlaggebend aber wird immer das Können des Kommandanten sein.» In dieser ersten Phase der Atlantik-Schlacht nach dem Norwegen-Unternehmen waren Kommandanten wie Prien, Herbert Schultze, Kretschmer, Schepke, Endrass, Liebe, Lüth, Frauenheim, Wohlfahrt, Oehrn, Jenisch und andere gleich tapfere Männer eingesetzt. Sie hatten alle die gründliche Friedensausbildung erhalten und sich bereits in den ersten Kriegsmonaten be-

11 K. T. B. des BdU vom 20. Oktober 1940.

währt. Sie warfen sich jetzt mit Wagemut, Können und Umsicht in diesen Kampf gegen die englischen Seeverbindungen. In oft nur kurzen Unternehmungen errangen sie, einzeln in ihren zugeteilten Angriffsräumen oder gemeinsam in den geschilderten Geleitzugschlachten kämpfend, grosse Erfolge. Sie fühlten sich als «Könige auf dem Meer» und der gegnerischen Abwehr überlegen. Wie sehr dies der Fall war, zeigt Kretschmers Eintragung in seinem Kriegstagebuch über den Geleitzugkampf in der Nacht vom 18. zum 19. Oktober:

18.10-
23.30 h Ich greife nun den rechten Flügel des vorletzten Gliedes an. Bugschuss auf grossen Frachter. Da der Dampfer zuzackt, geht der Torpedo vorn vorbei und trifft dessen noch grösseren Nebenmann nach einer Laufstrecke von 1740 m. Dieses Schiff, etwa 7’000 BRT gross, wird in der Höhe des vorderen Mastes getroffen und sinkt mit dem Vorschiff schnell bis zur, und unter die Wasseroberfläche, da anscheinend zwei Laderäume vollaufen.

23.55 h Bugschuss auf grossen Frachter, etwa 6’000 BRT, Entfernung 750 m. Treffer vorderer Mast. Der Torpedo-Detonation folgt unmittelbar eine durch eine hohe Stichflamme begleitete Explosion, die das Vorschiff bis zur Brücke aufreisst und deren Qualmwolke etwa 200 m hoch steht. Vorschiff anscheinend gebrochen. Schiff brennt weiter mit grünlicher Flamme.

19.10-
00.15 h Drei Zerstörer nähern sich dem Schiff und suchen in Dwarslinie die Umgebung ab. Ich laufe mit äusserster Kraft ab nach Süd-West und gewinne bald wieder Anschluss an den Geleitzug. Es sind dauernd Torpedo-Detonationen anderer Boote zu hören. Die Zerstörer wissen sich nicht zu helfen und schiessen dauernd zu ihrer Beruhigung Leuchtgranaten, die aber in der hellen Mondnacht nicht viel ausrichten. Ich fange nun an, den Geleitzug von achtern abzubauen.

01.38 h Bugschuss auf grossen, tiefbeladenen Frachter von etwa 6'000 BRT, Entfernung 945 m. Treffer am vorderen Mast. Schiff sinkt in der Detonation.

01.55 h Bugschuss auf den nächsten grossen Dampfer von etwa 7'000 BRT. Entfernung 975 m. Treffer am vorderen Mast. Schiff sinkt innerhalb von 40 see.

Von den deutschen U-Booten wurden von Mai bis einschliesslich Oktober 1940 versenkt: 287 Schiffe mit 1‘450‘878 BRT.[12] Hierbei war der

12 Roskill, Band I, Seite 615 bis Seite 616.

Oktober mit 63 Schiffen und insgesamt 352‘407 BRT der erfolgreichste Monat. Dies hatte seinen Grund in den gemeinsamen Geleitzugkämpfen und damit in der Anwendung der Gruppen- oder Rudeltaktik in diesem Monat.

Nach englischer Statistik gingen im September 70% der versenkten Schiffe bei Nachtangriffen durch über Wasser fahrende U-Boote verloren.[13] Mindestens diese Verhältniszahl wird auch für den Oktober 1940 mit seinen nächtlichen Geleitzugkämpfen gelten. Wir fassten durch unsere Nachtangriffe «die Verteidigung an ihrer weichsten Stelle.»[14] [15]

Zu diesen Versenkungszahlen an Handelsschiffstonnage kam in denselben Monaten noch die Versenkung der britischen Hilfskreuzer «Andania», «Carinthia», «Dunvegan Castle», «Scotstoun» und «Transsylvania» von zusammen 49 234 BRT, sowie des Zerstörers «Whirlwind».

Der Wirkungsgrad jedes U-Boots in den geschilderten Monaten war sehr hoch. Die versenkte Handelschiffstonnage pro Boot und Seetag betrug im Juni 514 BRT, im Juli 593 BRT, im August 664 BRT, im September 758 BRT und im Oktober, dem Monat der Geleitzugkämpfe, 920 BRT.

Diesen Erfolgen stand während derselben Zeit in der Atlantik-Schlacht der Verlust von sechs deutschen U-Booten gegenüber. Darunter befand sich auch U 32 (Kapitänleutnant Jenisch), nachdem es am 28. Oktober die «Empress of Britain» mit 42’000 BRT versenkt hatte, die vorher bereits von deutschen Flugzeugen in Brand geworfen worden war.

So schmerzlich jeder Verlust von U-Booten uns auch traf, er war gering, verglichen mit den Verlusten des Gegners.

Es erhebt sich hierbei die Frage, mit wieviel U-Booten überhaupt diese grossen Erfolge erreicht wurden.

Der zahlenmässige Bestand der deutschen U-Boote hatte sich bis zum 1. September 1940, also während des ersten Kriegsjahres, folgendermassen entwickelt: Zu Beginn des Kriegsjahres hatten wir, wie bereits früher erwähnt, insgesamt 57 deutsche U-Boote. Dazu wurden im ersten Kriegsjahr in Dienst gestellt 28 neue Boote. In derselben Zeit gingen 28 Boote im Einsatz verloren. Also belief sich der deutsche U-Boot-Bestand am 1.9.1940 wieder auf 57 Boote, dieselbe Zahl wie zu Kriegsbeginn.

Am 1. September 1939 hatte von dieser Gesamtzahl von 57 U-Booten die Zahl der Front-U-Boote, welche allein für die Kriegführung zur Verfügung standen, 39 Boote betragen.

13 Roskill, Band I, Seite 350.
14 Roskill, Band I, Seite 350.
15 Errechnet auf Grund der von den Engländern gegebenen Versenkungszahlen.

Von diesen waren bis zum Juli 1940 im Durchschnitt 12 gleichzeitig in See. Rechnet man die Hälfte der Zeit der Unternehmung eines U-Bootes für den Hin- und Rückmarsch, so befanden sich im ersten Kriegsjahr bis zum Juli 1940 im Durchschnitt sechs Boote im Operationsgebiet am Feind. Diese führten den Krieg gegen England.

Gegenüber den 39 Frontbooten am 1. September 1939 waren am 1. September 1940 jedoch nur 27 Front-U-Boote vorhanden. Hierfür waren zwei Gründe massgebend: Einmal war am 1. September 1940 von der Gesamtzahl eine grössere Zahl von U-Booten in der Erprobung und Ausbildung als am 1. September 1939. Vor allem aber musste am 1. September 1940 ein höherer Prozentsatz der Gesamtzahl als Schulboote abgestellt werden. Die Erhöhung dieser Zahl war nach dem Norwegen-Unternehmen erfolgt. Sie war notwendig, um in der Ostsee die Grundausbildung des Personals durchzuführen, das die ab Anfang 1941 erwarteten neuen U-Boote besetzen sollte.

Wenn nun trotzdem in den Monaten Juli bis Oktober 1940 pro Boot eine grössere Wirkung, ein höheres Versenkungspotential als in den ersten Kriegsmonaten erzielt wurde, so war dies neben günstigen Kampfbedingungen im Wesentlichen eine Folge des Vorhandenseins des neuen Stützpunktes Lorient an der Biskaya-Küste.

Das Vordringen des deutschen Heeres im Frankreichfeldzug ab Mai 1940 wurde von der U-Bootführung mit ständiger Aufmerksamkeit verfolgt. Sollte es gelingen, Frankreich zu besiegen, so bedeutete das den Gewinn der Kanal- und Biskayaküste als Ausgangsbasis für unsern Seekrieg gegen England. Das war die erhoffte schlagartige wesentliche Verbesserung unserer strategisch ungünstigen geographischen Lage gegenüber England; das bedeutete das Herauskommen aus unserem «Hinterhaus» in der südöstlichen Ecke der Nordsee. Wir standen dann am Atlantik, dem Meer, in dem die Entscheidung im Seekrieg gegen England fallen musste. Die Gefahr, dass durch englische Massnahmen grossen Stils der Ausmarsch deutscher U-Boote gesperrt werden würde, war beseitigt, da eine solche Sperrung nur in der flacheren Nordsee denkbar war. Der Anmarschweg zu den englischen Haupthandelswegen im Atlantik war wesentlich verkürzt. Auch kleine U-Boote von 250 t (Typ II) konnten dann im Atlantik operieren. Wir würden zudem zusätzliche Reparaturplätze gewinnen. Die heimatlichen Werften könnten von der Überholung der Front-U-Boote zugunsten des Neubaues von U-Booten entlastet werden. Alles in allem war der Gewinn der Biskaya-Küste für den U-Bootkrieg von grösster Bedeutung. Es konnte für die deutsche Marine dann nur die eine Aufgabe geben: diese ausserordentliche Verbesserung unserer seestrategischen Lage so schnell und unter Aufwendung aller Mittel so weitgehend wie möglich

für den Seekrieg gegen England auszunutzen. Am Kampf gegen Frankreich selbst konnte die U-Bootwaffe nicht teilnehmen. Die stark gesicherten Transporter zwischen England und Frankreich liefen im Englischen Kanal im Schutz flankierender Minensperren. Der einsatzfreudige Versuch von U 13 (Kapitänleutnant Max Schulte) musste mit dem Verlust des Bootes bezahlt werden.

Als sich dann der Gewinn Nordfrankreichs im Laufe des Mai und Juni abzeichnete, hatte die U-Bootführung einen Torpedo-Zug bereitstellen lassen, der am Tage nach dem Waffenstillstand mit Torpedos und allem zugehörigen Personal und Material zur Versorgung von deutschen U-Booten nach den französischen Biskaya-Häfen fuhr. Anfang Juni entsandte ich ein Erkundungs-Kommando meines Stabes nach Frankreich, um die Biskaya-Häfen sofort nach ihrer Besetzung auf ihre Verwendungsmöglichkeit als U-Boot-Stützpunkte untersuchen zu lassen. Ich selbst hatte keinen Zweifel, dass auch die U-Bootführung, falls die Front-U-Boote nach Westfrankreich verlegt würden, in diesen Raum gehörte. Es kam mir dabei in erster Linie darauf an, meine enge Fühlung mit den U-Bootbesatzungen, vor allem den Kommandanten, zu behalten, was durch grosse räumliche Trennung erschwert wurde. Ich war der Ansicht, dass ich nach vorn an die U-Boot-Front gehörte. Der hierdurch bedingte Nachteil weiterer Entfernung von der Seekriegsführung in Berlin und der heimatlichen U-Bootausbildung musste durch Einrichtung der besten Nachrichtenverbindungen, so gut es ging, ausgeglichen werden. Dass ich mich selbst in diesem Raum der Biskaya-Küste befand, schien mir auch wichtig im Hinblick auf eine Zusammenarbeit mit der deutschen Luftwaffe, welche ich dort für die Zukunft erhoffte.

Um mir über diese Fragen ein endgültiges Urteil bilden zu können, fuhr ich unmittelbar nach dem Waffenstillstand am 23. Juni 1940 nach der Biskaya-Küste. Auf Grund der positiven Ergebnisse dieser Besichtigungsreise glaubte ich die volle Verwendung der Biskaya-Häfen als U-Boot-Stützpunkte in folgenden Etappen erreichen zu können.[16]

1. Versorgungsmöglichkeiten für Brennstoff, Proviant, Wasser.
2. Möglichkeit kurzer Reparaturen.
3. Verlegung der Befehlsstelle sobald 1 und 2 für Mehrheit der Atlantik- Boote klar.
4. Möglichkeit voller Überholung der Boote.

Mit aller Tatkraft wurde dementsprechend in der folgenden Zeit von den zuständigen Stellen des Oberkommandos die Verwendungsbereitschaft der Biskaya-Häfen für die U-Boote hergestellt. Am 7. Juli lief U 30

16 BdU Gkdos 1049 vom 2.7.1940.

als erstes U-Boot aus dem Atlantik zur Ausrüstung mit Torpedos und Brennstoff in Lorient ein. Am 2. August war die Werft in Lorient für die Reparatur von U-Booten fertig eingerichtet. Von dieser Zeit an gingen die U-Boote aus dem Atlantik nach ihren Unternehmungen zur Überholung nicht mehr nach der deutschen Heimat, sondern zur Biskaya-Küste. Am 29. August verlegte ich die U-Bootführung von Senkwarden bei Wilhelmshaven vorübergehend nach Paris, bis der nachrichtenmässige Ausbau der Befehlsstelle in Kernevel bei Lorient, unmittelbar an der Biskaya-Küste, beendet war.

Die geschilderten Vorteile des Operierens von der Biskaya-Küste aus erweiterten sich praktisch sehr bald noch dadurch, dass die Reparaturwerft für die U-Boote des Biskaya-Hafens Lorient leistungsfähiger als die überlasteten deutschen Werften war. Wenn in der Zeit vom September 1939 bis Juli 1940 auf ein U-Boot in See 2,35 vorhandene Front-U-Boote gerechnet werden mussten, so sank diese Zahl vom Juli 1940 bis zum Juli 1941 auf 1,84 Boote ab; das bedeutete eine um 22% ökonomischere Ausnutzung der vorhandenen Boote. Es waren also von der Gesamtzahl der Front-U-Boote jeweils mehr Boote in See als früher. Ausserdem wurden von diesen erhöhten Seetag-Zahlen der U-Boote auch weniger Tage für den Marsch von und zum Operationsgebiet gebraucht. Vor dem Juli 1940 mussten die U-Boote einen etwa 450 sm längeren Weg durch die Nordsee um Nordengland herum nach dem Atlantik zurücklegen. Jetzt wurde etwa eine Woche Marsch pro Unternehmung gespart. Daher standen die U-Boote jetzt eine längere Zeitspanne ihrer Frontfahrt im Kampfgebiet selbst. Hierdurch erhöhte sich auch die Gesamtzahl der am Feind befindlichen U-Boote.

Diese unmittelbare Auswirkung der Atlantik-Basis war also der Grund, dass trotz abnehmender absoluter Zahl der Front-U-Boote die Zahl der am Feind stehenden sich sogar auf 8-9 erhöhte und auch hierdurch die Erfolge im Vergleich zu den ersten Kriegsmonaten nicht fielen, sondern anstiegen.

Welche Ergebnisse wir hätten erringen können, wenn wir in den geschilderten Monaten mehr U-Boote gehabt hätten, liegt auf der Hand. Neben der mit jedem Boot steigenden Versenkungszahl an feindlichem Schiffsraum hätte sich eine grössere Bootzahl aber auch mittelbar vorteilhaft ausgewirkt. Sie hätte mehr Augen bedeutet und damit leichteres Finden der Geleitzüge und kürzeres Warten aller U-Boote auf den Verkehr. Auch hierdurch wäre also ein grösseres Versenkungspotential pro U-Boot und Seetag erzielt worden.

Eine Verstärkung der absoluten Front-Bootzahl war jedoch im Sommer 1940 nicht möglich. Ihr Tiefstand war sogar noch nicht erreicht. Er trat,

wie bereits früher gesagt, erst mit 22 Front-U-Booten im Februar 1941 ein. In den Sommermonaten 1940 wurde wiederholt der Gedanke an mich herangetragen, die U-Boot-Ausbildung in der Heimat für die neuen U-Boote ganz einzustellen und die dadurch freiwerdenden Schul-U-Boote auch in der Front zu verwenden, um die augenblicklich sehr grossen Erfolgsaussichten im U-Bootkrieg auszunutzen.

Ich hielt nichts von dieser Massnahme. Sie wäre nur richtig gewesen, wenn England durch die zusätzlichen Versenkungen dieser hinzukommenden etwa zwanzig meistens kleinen Schul-Boote friedensbereit hätte gemacht werden können. Dies hielt ich für völlig ausgeschlossen. Nach wie vor war ich der Ansicht, dass weit höhere monatliche Tonnageverluste Englands und hierfür die bereits im Frieden von mir geforderten wesentlich grösseren U-Bootzahlen notwendig sein würden, um England friedensbereit zu machen. Dieses Ziel, eine grosse U-Bootwaffe so schnell wie möglich aufzustellen, hielt ich nach wie vor für die wichtigste Aufgabe der Kriegsmarine. Dazu gehörte aber auch die rechtzeitige Ausbildung des Personals, das die Besatzungen der neuen Boote bilden sollte. Ein Abzug von Schulbooten zur Front kam also nicht in Frage. Vielmehr musste ich mit der Notwendigkeit rechnen, weiter Frontboote an die U-Boot-Ausbildungsstellen abgeben zu müssen.

Ich glaubte im Sommer 1940 nach wie vor an einen langen Krieg. Als jüngere in der Ausbildung befindliche U-Boot-Kommandanten mir ihre Befürchtung ausdrückten, dass sie vor Kriegsende nicht mehr an die Front kommen würden, antwortete ich ihnen: «Drängeln Sie nur nicht! Ihnen wird nach vielen Monaten noch der Krieg zum Halse herauskommen. Vergessen Sie nicht, dass wir gegen die stärkste Seemacht der Welt kämpfen.»

Ich hielt die am 18. Juni 1940 abgegebene Erklärung der englischen Regierung, dass sie unter allen Umständen weiterkämpfen wolle, für das, was sie war: ihre wirkliche, unbeugsame Absicht. Sie entsprach dem englischen Volkscharakter. Ein Kampf wurde von den Engländern nie mit nur halbem Erfolg aufgegeben, sondern er wurde durchgeschlagen. Sie entsprach auch der Mentalität der englischen Staatsführung unter einem Churchill. Sie entsprach der Tradition der englischen Kriegführung und den wahren Verhältnissen: Solange das insulare Heimatgebiet und die Lebenslinien seiner Seeverbindungen nicht entscheidend bedroht waren, gab es keinen zwingenden Grund für die englische Politik, diesen Krieg zu beenden. Die Niederlage des französischen Bundesgenossen auf dem Kontinent war sicher ein schwerer Nachteil, aber er betraf nicht unmittelbar das Leben der britischen Nation. Ich glaubte daher nicht, dass England nach unserem Sieg über Frankreich irgendwelche deutsche Friedensangebote

annehmen würde. Es blieb uns nichts anderes übrig, als diesen Krieg gegen die grösste Seemacht fortzuführen. Es galt, gegen sie diejenige Art von Kriegführung anzuwenden, die sie schliesslich zu Friedensverhandlungen bereit machen würde.

Hierfür war das vollkommenste und am wenigsten Zeit beanspruchende Mittel natürlich die Besetzung Englands, die Invasion. Im Sommer 1940 wurden von der deutschen Wehrmacht entsprechende Vorbereitungen getroffen, die unter dem Decknamen «Seelöwe» liefen. Auch die deutsche U-Bootwaffc einschliesslich aller Schul-U-Boote sollte dabei eingesetzt werden. Ich glaubte nicht an das Gelingen dieser Invasion. Die Forderung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine an Hitler, dass wir als Voraussetzung die absolute deutsche Luftherrschaft im Operationsgebiet des Kanals haben müssten, war meiner Ansicht nach durchaus berechtigt. Aber auch die eigene Seeherrschaft im Kanal war für das Gelingen der Invasion notwendig. Denn es handelte sich ja nicht nur um das einmalige Hinüberwerfen von Truppen, sondern um ihre unübersehbar lange Unterstützung über See mit Nachschub aller Art und personeller Auffüllung und Verstärkung. Weder die Luftherrschaft noch die Seeherrschaft besassen wir, noch waren wir in der Lage, sie zu erringen. Ich hielt die von der Seekriegsleitung eingenommene ablehnende Haltung in der Frage der Invasion bei diesen Verhältnissen für richtig. Mit dem Einverständnis der Seekriegsleitung führte ich auch während der Vorbereitungen für die Invasion sowohl den Seekrieg im Atlantik wie die Ausbildung der neuen U-Boot-Besatzungen in der Heimat uneingeschränkt weiter. Ich hielt am 5. September 1940 dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine darüber Vortrag. Er stimmte zu. Er selbst wollte sich gegebenenfalls den Zeitpunkt für das Abbrechen der Ausbildung in der Heimat zum Einsatz auch der Schulboote für die Invasion vorbehalten.[17]

Ein anderer Weg des strategischen Vorgehens gegen England war die Gewinnung des Mittelmeerraumes durch die Achsenmächte und das Herausdrücken Englands aus dem Nahen Osten. Für England wären die nachteiligen Folgen schwerwiegend, für uns die Verbessung der Sicherung unserer Europa-Stellung in südlicher Richtung erheblich gewesen. Aber der Fortfall der Mittelmeerstellung und damit auch der Positionen im Nahen Osten hätten England zwar empfindlich getroffen, aber auch wieder, wie der Verlust des französischen Verbündeten, nur mittelbar. Damit wären die Sicherheit seines insularen Heimatlandes und die dorthin laufenden lebenswichtigen Seeverbindungen noch nicht entscheidend getroffen worden. Es kam hinzu, dass ein solcher Erfolg im Mittelmeer

17 K. T. B. des BdU vom 5.9.1940.

nicht von dem italienischen Verbündeten allein, sondern nur mit deutscher Hilfe errungen werden konnte. Auch der Einsatz deutscher Seekriegsmittel wäre dort erforderlich geworden. Diese konnten, obwohl sie gegenüber der grössten Seemacht, England, ohnehin bereits völlig unzureichend waren, nur aus dem Hauptkampfgebiet, vom Atlantik-Kriegsschauplatz, weggenommen werden. Das war von der Kriegsmarine zu berücksichtigen, wenn ein strategisches Vorgehen im Mittelmeerraum geplant oder der Staatsführung angeraten wurde.

Um England friedensbereit zu machen, blieb also meiner Ansicht nach doch nur der dritte Weg: Der Kampf gegen seine Seeverbindungen. Damit wurde England direkt getroffen. Von ihnen hing das Leben der englischen Nation unmittelbar ab. Auf sie war die gesamte englische Kriegführung unmittelbar und weitgehend angewiesen. Auf ihre ernsthafte Bedrohung musste die englische Politik unbedingt reagieren. Wir waren durch den Erfolg des Feldzuges gegen Frankreich in die günstigste strategische Position gegen England gekommen. Was lag näher, als diese nun mit allen Mitteln auszunutzen, die gesamte deutsche Kriegsstrategie auf den aus dieser Position zu führenden Seekrieg gegen England als Hauptaufgabe auszurichten!

Es war klar, dass der Weg der Vernichtung des feindlichen Schiffsraums ein langer Weg sein würde. Die englischen und amerikanischen Werften konnten im Jahre 1940 monatlich schätzungsweise 200’000 BRT bauen. Eine Erhöhung dieser Bauquote war in den kommenden Jahren natürlich zu erwarten. Sie konnte aber auch nur allmählich anlaufen und wirkungsvoll werden. Ausserdem würde auch der feindliche Tonnagebedarf laufend und erheblich steigen. Denn jede Intensivierung und Ausweitung der Kriegführung Englands hatte zur Voraussetzung, dass der dafür erforderliche Schiffsraum zur Verfügung stand. Unsere Aufgabe musste demnach sein, so schnell wie möglich den feindlichen Schiffsraum zu versenken, d.h. als Voraussetzung hierfür so schnell wie möglich U-Boote, das Hauptkampfmittel in der Handelskriegführung, in der erforderlichen grossen Zahl zu schaffen. Dies war meine Ansicht, und ich habe sie jederzeit eindeutig und bedingungslos vertreten. Im Oktober 1940 hatten acht gleichzeitig am Feind stehende U-Boote 63 Schiffe mit 352‘507 BRT versenkt. Ein schwerer Verlust für England und eine absolute Minderung der englischen Gesamttonnage. Ich hatte, wie früher bereits erwähnt, nicht acht, sondern 100 U-Boote gleichzeitig im Operationsgebiet für erforderlich gehalten, wenn kriegsentscheidende Erfolge gegen England errungen werden sollten. Also musste nun alles geschehen, damit wir sobald wie möglich mit grossen U-Bootkräften in der «Atlantik-Schlacht» auftreten konnten. Ich stand und stehe mit dieser Ansicht, wie wir heute wissen,

nicht allein. Wie ein roter Faden ziehen sich durch Churchills Erinnerungsbuch aus dem zweiten Weltkrieg die Berichte darüber, dass er das deutsche U-Boot für die Hauptgefahr für England gehalten und es allein gefürchtet habe und dass es seiner Meinung nach klug gewesen wäre, wenn die Deutschen alles auf die Karte des U-Bootes gesetzt hätten.[18]

Er selbst handelte im Kriege entsprechend. Er war die treibende Kraft im Defence Comittee für die Organisation der U-Boot-Abwehr. Er nahm den Vorsitz in dem besonders gebildeten «Battle of the Atlantic Comittee» ein, das sich mit allen Fragen zu befassen hatte, die dem Siege in der Schlacht im Atlantik dienen konnten. Diesem Komitee gehörten das Kriegskabinett und andere Minister an sowie der Erste Seelord, der Chef des Luft-Generalstabes und bestimmte wissenschaftliche Berater.[19]

So wurden von der Staatsführung Grossbritanniens unter Vorsitz des Premierministers alle Kräfte zusammengefasst, um der U-Bootgefahr begegnen zu können.

Wie sah es dagegen bei uns aus? Auch im Kriege gab es keine gemeinsame Instanz aller beteiligten staatlichen Stellen unter Vorsitz des Staatsführers, die mit vereinigter Kraft so schnell wie möglich das für England allein gefährliche Schwert der grossen U-Bootwaffe hätte schmieden können. Es geschah für den U-Bootbau nicht alles, was hätte geschehen sollen.

Der Seekrieg wurde nicht verstanden. Es gab bei uns nicht, wie bei der englischen Staats- und Wehrmachtführung und im englischen Volk, den Begriff und das Bewusstsein von der «Schlacht im Atlantik». Der Blick war bei uns mehr auf die Landschlachten des Kontinents gerichtet. Dadurch, dass man sie gewann, glaubte man, auch die Seemacht England besiegen zu können. Dass draussen im Atlantik die wenigen deutschen U-Boote den entscheidenden Kampf gegen England zu kämpfen hatten, war der leider immer nur kontinental denkenden deutschen Staats- und Wehrmachtführung nicht klar.

18 Siehe Anhang Anlage 5.

19 Siehe Roskill, The War at Sea, Band I, Seite

9. Kapitel

Die Organisation der U-Bootwaffe
Der U-Bootbau im ersten Kriegsjahr

Der Befehlshaber der U-Boote hatte einen Janus-Kopf, die Gesichter gewandt zum Atlantik und zur Heimat. Mit einem dieser Gesichter sah er auf seine U-Boote, die draussen in der Weite des Ozeans standen. Er und sein operativer Stab nahmen in ihrem Denken und Planen an den Kämpfen, den Gefahren und den harten Lebensbedingungen der Front-U-Boote teil. Zu jeder Stunde floss der notwendige Wechselstrom von Meldungen der Boote und Befehlen und Mitteilungen der U-Bootführung. Sie freute sich mit den Bootsbesatzungen über deren Erfolge, sie trug mit ihnen die Fehlschläge, sie bangte um ihr Schicksal, sie atmete auf, wenn ein Boot, das durch sein langes Schweigen bereits Sorgen bereitete, sich schliesslich doch noch meldete. Sie war endgültig beruhigt, wenn ein zurückkehrendes U-Boot in den sicheren eigenen Stützpunkt eingelaufen war, wenn es also auch die küstennahen Seewege glücklich passiert hatte, die durch feindliche, unter Wasser auf der Lauer liegende U-Boote und durch Minen besonders gefährdet waren. Jeder Verlust eines U-Bootes lag wie eine schwere Last auf der U-Bootführung. Sie brauchte dann oft Zeit, sich von dieser wieder frei zu machen und die Kraft zu finden, die notwendig war zu neuem Wagen.

Ich sah und sprach, soweit es mir irgend möglich war, die Besatzungen sofort nach dem Einlaufen. Sie waren eigentlich meinem Herzen dann am nächsten, wenn sie abgemagert, blass und angestrengt, mit wochenalten Bärten in ihrem Lederzeug vor mir standen, das von Öl und vom Salz der See fleckig war. Wir fühlten uns verbunden. Bei diesem Begrüssen und Sprechen mit einer soeben zurückgekehrten Bootsbesatzung verlieh ich ihr im Namen des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine auch sogleich die verdienten Auszeichnungen, die der Kommandant des Bootes mir vorgeschlagen und die ich geprüft und unter Berücksichtigung einer einheitlichen Behandlung aller Bootsbesatzungen für berechtigt gehalten hatte. Es gab in der Frage der Auszeichnungen bei der U-Bootwaffe keinen Schrift-

wechsel oder gar Bürokratismus. Der U-Bootmann konnte wenige Tage nach dem Einlaufen seines Bootes bereits mit der auf der letzten Unternehmung erworbenen Auszeichnung auf Erholungsurlaub in seinen Heimatort zu den Seinen fahren, die stolz auf ihn waren. Ich hielt die sofortige Verleihung einer verdienten Auszeichnung an den kämpfenden Frontsoldaten für psychologisch wichtig. Geben wir ihm sogleich, was ihm gebührt und ihn erfreut. Sonst kann es vorkommen, dass ihn sein Schicksal schon beim nächsten Fronteinsatz fortnimmt und dann den Vorgesetzten, der das Verleihrecht hat, mit dem Schuldbewusstsein zurücklässt, dem Gefallenen nicht sein Recht gegeben zu haben und ungütig zu ihm gewesen zu sein. –

Das andere Gesicht des BdU sah nach der Heimat. Dort wurden die so sehnsüchtig erwarteten U-Boote gebaut. Dort fand die Ausbildung der Besatzungen für diese Neubauten und das Einfahren und die Erprobung der neu in Dienst gestellten U-Boote statt.

Vor der kurzen Schilderung dieser Ausbildungsaufgabe ist ein Wort über die Organisation der deutschen U-Bootwaffe im letzten Kriege zu sagen.

Im Frieden hatten die Ausbildungsaufgaben dominiert. Sie wurden mit den der U-Bootführung gestellten Aufgaben taktischer und operativer Art im gleichen Seeraum erfüllt. Beide Tätigkeiten konnten daher unter meiner Leitung auch in einem gemeinsamen operativen und organisatorischen Stabe bearbeitet werden. Das wurde anders, als der Krieg ausbrach. Die Operationen gegen den Feind machten den wichtigsten und mich am stärksten in Anspruch nehmenden Teil meiner Arbeit aus. Die Befehlsstelle der U-Bootführung musste sich dort befinden, wo sie für den Kontakt mit den Front-U-Booten und den anderen höheren operativen Dienststellen der Marine am günstigsten lag. Die Ausbildung der neuen Besatzungen und der neu in Dienst gestellten U-Boote konnte dagegen nur in dem feindfreien Raum der Ostsee erfolgen. Diesen Umständen musste nach Kriegsbeginn die Umorganisation in der Führung der U-Bootwaffe Rechnung tragen.

Dass beide Aufgaben, Operation und Ausbildung der U-Bootwaffe, unter einer einheitlichen Führung organisatorisch zusammengefasst sein mussten, darüber bestand damals kein Zweifel. Die Ausbildung der neuen Boote und Besatzungen in der Heimat hatte ohne jede Verzögerung nur nach den Forderungen zu geschehen, die bei dem kommenden Fronteinsatz an sie gestellt werden mussten. Daher waren die Erfahrungen der Front-Boote, der Wechsel und die Entwicklung der Feindlage und der gegnerischen Abwehr, wie sie sich tagtäglich der operativen U-Bootführung, immer wieder neu sich bildend und ändernd, darstellten, der Ausbildungsstelle in der Heimat in der erforderlichen Zusammenfassung lau-

fend und schnell mitzuteilen. Es war dafür zu sorgen, dass diese Richtlinien für die Ausbildung möglichst bald auch praktisch Wirklichkeit werden konnten. Entsprechend mussten erfahrene Frontoffiziere und -besatzungen aus der Front als Lehrer und Ausbilder abkommandiert werden. Ein dauernder Strom von Befehlen, Mitteilungen und Kommandierungen zwischen operativer Führung und Ausbildung in der Heimat und umgekehrt war erforderlich. Nur durch ein solches enges Zusammenarbeiten konnte den neuen Booten die notwendige Kriegsvorbereitung gegeben werden. Nur hierdurch liess sich, soweit es überhaupt möglich war, vermeiden, dass durch unzureichende oder der feindlichen Abwehr nicht angepasste Ausbildung unnötig U-Bootverluste eintraten.

Operative U-Bootführung und U-Bootausbildung mussten also nach wie vor aus einem Guss und unter einheitlicher Führung bleiben.

Im Jahre 1938 wurde der damalige Fregattenkapitän von Friedeburg zur Verfügung des Führers der U-Boote kommandiert. Er sollte am 1. April 1940 nach der langfristigen friedensmässigen Vorausplanung der Offizierkommandierungen durch das Oberkommando der Kriegsmarine mein Nachfolger als Führer der U-Boote werden. Ich selbst sollte nach einer vorbereitenden Reise nach Ostasien am 1. Oktober 1940 die bis dahin in Dienst gestellte Division der vier schweren Kreuzer vom «Hipper-Typ» übernehmen und mit ihnen eine längere Weltreise durchführen. Der Krieg änderte diesen Plan.

Friedeburg war ein kluger, organisatorisch besonders begabter Offizier von aussergewöhnlicher Arbeitskraft. Er war in seiner Marinelaufbahn stets in bevorzugten Stellungen verwandt worden. Er wurde in meinem Bereich trotz seines dafür zu hohen Dienst- und Lebensalters zunächst Kommandant eines U-Bootes und trat dann zu meinem Stabe. Wie jeder aus der Überwasser-Marine kommende Offizier brauchte er für das Einleben in das anders geartete Wesen der U-Bootwaffe eine längere Zeit, bis er mit Leib und Seele dabei war. Wie er mir selbst sagte, wurde er durch die Teilnahme an dem Winter-Kriegsspiel der U-Bootwaffe 1938/39, in dem wir die Rudeltaktik in den weiten Räumen des Atlantik durchspielten, endgültig von der besonderen Wichtigkeit der deutschen U-Bootwaffe überzeugt. Er war anschliessend bis zu seinem Tode im Mai 1945 mein getreuer Kamerad und Untergebener, «der Büchsenspanner» der Front-U-Bootwaffe, wie er selbst es ausdrückte. An ihren Erfolgen haben Friedeburg und sein Stab ein hervorragendes Verdienst.

Am 17. September 1939 sandte ich Friedeburg von Wilhelmshaven, in dessen Nähe meine Befehlsstelle der U-Bootführung damals lag, mit meinem Führerschiff «Erwin Wassner» in die Ostsee. Ihn begleiteten die organisatorischen, technischen und waffentechnischen Referenten meines

Stabes, darunter auch mein langjähriger, enger Mitarbeiter, der Fregattenkapitän des Ingenieurwesens Thedsen. Friedeburgs Aufgaben waren fortan die Ausbildung der neu in Dienst gestellten U-Boote und ihres Personals in der Ostsee und die Bearbeitung aller personellen, technischen und waffentechnischen Fragen. In dieser Beziehung wurden ihm auch die Front-U-Flottillen unterstellt.

Am 17. Oktober 1939 genehmigte das Oberkommando diese Organisation. Friedeburg wurde Chef der Organisations-Abteilung des BdU (B. d. U. Org.), einer mir unterstellten selbständigen Dienststelle. Mit dem Grösserwerden der U-Bootwaffe wurde im Laufe der Jahre seine Dienstbezeichnung in «2. Admiral der U-Boote» und schliesslich in «Kommandierender Admiral der U-Boote» geändert. An der Organisation änderte sich hierdurch im Grundsätzlichen aber nichts. Sie hatte sich bewährt und wurde bis Kriegsende beibehalten.

Das junge U-Bootpersonal aller Dienstgrade wurde in den Friedeburg unterstellten Unterseeboot-Lehrdivisionen theoretisch und in den diesen angegliederten U-Boot-Schulflottillen praktisch ausgebildet. Die zukünftigen Kommandanten bekamen Torpedo-Schiesskurse, die Ingenieur-Offiziere eine umfassende Schulung als Leitende Ingenieure eines U-Bootes. Die U-Boote, die diese Offiziere nach Beendigung ihrer Ausbildung in Dienst stellten, durchliefen dann einen gründlichen Erprobungs- und Ausbildungslehrgang, der seinen Höhepunkt und Abschluss in praktischen Übungen in der Rudeltaktik an einem stark gesicherten Geleitzug fand, der sich, soweit möglich, wie ein wirklicher feindlicher verhielt.

Während des Lehrgangs erfolgte auch eine möglichst kriegsmässige Ausbildung in tauchtechnischer Beziehung unter dem hierfür besonders befähigten, kriegserfahrenen früheren Leitenden Ingenieur eines U-Bootes, dem Kapitänleutnant Hans Müller. Hierbei wurden Störungen aller Art, wie sie an der Front durch Wasser- und Fliegerbomben eintreten konnten, praktisch durchgeprobt bis zum vollen Ausfall der Maschinen- und Tiefenruderanlagen bei der Unterwasserfahrt. Die neuen U-Bootbesatzungen sollten ihre erste Frontfahrt mit dem Gefühl antreten, dass die Verhältnisse und Gefahrenlagen, die sie draussen erwarteten, in der heimatlichen Ausbildung ihnen schon, soweit es möglich war, vorgespielt waren und sie sich bereits gedanklich und praktisch damit beschäftigt hatten.

Gleichzeitig mit der geschilderten Abtrennung v. Friedeburgs und der organisatorischen und technischen Sachbearbeiter wurde mein operativer Stab in der Operations-Abteilung unter Leitung des bisherigen 1. Admiralstabsoffiziers, des Korvettenkapitäns und späteren Konteradmirals Godt als Abteilungschef, zusammengefasst. Auch diese Organisation bewährte sich und wurde bis Kriegsende beibehalten.

Mein Blick von meiner Befehlsstelle in Westfrankreich aus nach der Heimat galt auch dem entscheidenden Punkt des zukünftigen U-Bootkrieges, dem schnellen und ausreichenden Bau neuer U-Boote. Im 5. Kapitel wurde dargelegt, dass diese Aufgabe Sache des neugeschaffenen U-Boot-Amtes im Oberkommando der Kriegsmarine war. Hierbei sollten die Wünsche des BdU beachtet werden.

Diese gab ich am 8. September 1939 in einer Zusammenstellung nochmals an das Oberkommando der Kriegsmarine.[1] Ich erbat darin zusätzlich zu meinen früheren Forderungen den Bau von drei Unterseebootstankern, die in See Brennstoff und Proviant an Kampf-U-Boote zur Verlängerung ihrer Seeausdauer im Kampfgebiet abgeben sollten. Ferner schlug ich vor, die bereits im Frieden vom Oberkommando in Bau gegebenen Artillerie-U-Kreuzer unter Minderung ihrer Artillerie-Bewaffnung als schnelle Torpedo-U-Boote mit grossem Aktionsradius weiter zu bauen.

Am 28. September 1939 besuchte Hitler die U-Boote in Wilhelmshaven. Ich hielt ihm in Gegenwart des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Grossadmiral Raeder, und des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht, Generaloberst Keitel, Vortrag und führte hierbei auch Folgendes aus:

«...

4. Die U-Bootwaffe hat einen ganz grossen Fortschritt in der Nachrichtenverbindung gemacht. Heute ist es möglich, über weiteste Seeräume die U-Boote planmässig anzusetzen und gemeinsam operieren zu lassen. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, der Konzentration des Handelsverkehrs in Geleitzügen eine Konzentration von U-Booten entgegenzusetzen. Der Geleitzug wird zum Anziehungspunkt für alle in diesem Seegebiet stehenden U-Boote. Die Biskaya-Übung vom 11.-15. Mai 1939 hat die Durchführbarkeit des geleiteten Ansatzes erwiesen.

5. Nach Prüfung aller den U-Bootkrieg berührenden Fragen bin ich zu der Überzeugung gelangt, dass wir in ihm nach wie vor ein Mittel besitzen, England entscheidend an seiner schwächsten Stelle zu treffen.

6. Der U-Bootkrieg kann nur dann erfolgreich geführt werden, wenn genug Boote zur Verfügung stehen. Das sind mindestens 300 Boote. Dies bedeutet die Notwendigkeit, eine wesentlich höhere Zahl von U-Booten zu bauen, da der laufende Abgang von U-Booten durch Verlust und dauernden Ausfall zusätzlich gedeckt werden muss.

7. Unter Zugrundelegung dieser Bootszahl glaube ich an den durchschlagenden Erfolg der U-Bootwaffe.» [2]

1 FdU Br. Nr. 482 Gkdos vom 8. September 1939, siehe Abschrift im Anhang, Anlage 6.

2 K. T. B. des BdU vom 28.9.1939.

Damit hatte ich auch persönlich meine Forderungen für den U-Bootbau an die Staatsführung und gleichzeitig an den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht herangetragen. Hitler äusserte sich zu meinen Forderungen nicht.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine befahl im September 1939 für den Kriegsschiffbau Folgendes: Die Friedensplanung wird aufgehoben. Der neue Bauplan umfasst bei gleicher Dringlichkeit:

1. Neubau von U-Booten, typenmässig nach den Vorschlägen des BdU.
2. Weiterbau der fünf grossen Einheiten, der Schlachtschiffe «Bismarck» und «Tirpitz», der Kreuzer «Prinz Eugen» und «Seydlitz» und des Flugzeugträgers «Zeppelin».
3. Neubau von Zerstörern, Torpedo-, Minensuch- und Minenräumbooten, sowie von Fischdampfern, soweit sie zur Beherrschung der küstennahen Seewege erforderlich sind; ferner Bau von Schnellbooten.[3]

Nach diesem neuen Plan für den U-Bootbau war eine monatliche Fertigstellung von 29 Booten vorgesehen. Die Zeit vom Bauauftrag für ein Boot bis zu seiner Ablieferung sollte zwischen 2V2 Jahren und einem Jahr 7 Monaten betragen.[4] Diese Bauzeit war aber zu lang. Zu ihr kamen bis zur Frontverwendung eines U-Bootes erfahrungsgemäss noch drei bis vier Monate für Erprobung und Ausbildung hinzu. Daher konnte ich nicht vor der zweiten Hälfte des Jahres 1941, also erst nach fast zwei Jahren Krieg, mit einem Ansteigen der für die Kriegführung zur Verfügung stehenden Front-Bootzahlen rechnen.

Dieser neue Kriegsschiffbauplan des Oberkommandos hatte zur Voraussetzung, dass die Marine für ihr Programm die erforderliche Anerkennung der Vordringlichkeit ihrer Aufträge an die Industrie und die notwendigen Rohstoffe und Arbeitskräfte erhielt. Am 10. Oktober 1939 erbat Grossadmiral Raeder in einem Vortrag bei Hitler diese Vollmachten. Er wurde mündlich dahin beschieden, dass die Bauprogramme anlaufen sollten, ohne dass Hitler die erbetenen Dringlichkeitsvollmachten gab. Dem entsprach auch die schriftliche Entscheidung, die der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine in dieser Frage vom Oberkommando der Wehrmacht erhielt:[5]

1. Der Führer ist mit dem Plan der Kriegsmarine

a) Weiterbau der fünf grossen Einheiten,

3 Oberkommando der Kriegsmarine, Ski AI op 233/39 vom 10. Sept. 39, MWa Wi V. 935/40 Gkdos vom 28. Sept. 40. Chef OKW W stb. 2630/39 vom 23. Oktober 1939.

4 Oberkommando der Kriegsmarine K 1 ZB 1870 Gkdos vom 8.12.1939.

5 Chef OKW W Stb. 2630/39 Gkdos vom 23. Oktober 1939.

b) beschränkter Mob-Schiffbauplan,[6]

c) Durchführung des vorgeschlagenen U-Bootprogramms einverstanden.

2. Nachdem Generalfeldmarschall Göring umfassende Vollmachten besitzt, hat der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht davon abgesehen, darüber hinaus eine besondere Ermächtigung für die Dauer des U-Bootprogramms zu vollziehen.

Die Folge dieser Entscheidung war, dass die Marine für den U-Bootbau die benötigten Zuweisungen nicht erhielt. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine sah sich daher am 8. März 1940 gezwungen, das anlaufende U-Boot-Bauprogramm zunächst befristet auf 25 Boote pro Monat zu reduzieren.

Auch bei erneuten Bemühungen um höhere industrielle Kapazität konnte sich die Marine dem Reichsmarschall Göring und dem Chef des Oberkommandos der Wehrmacht gegenüber nicht durchsetzen. Obwohl die Marine z.B. noch nicht einmal 5% der deutschen Stahlproduktion für ihre Rüstungszwecke erhielt, wurden die für den U-Bootbau gestellten Forderungen nach erhöhter Stahlzuteilung auch weiterhin nicht erfüllt.

Im Juni 1940 musste das Oberkommando der Kriegsmarine daher anordnen, dass die ursprünglich befristete Herabsetzung des Bauplans auf 25 U-Boote dauernde Gültigkeit hätte.

Aber auch diese Bauabsicht konnte nicht eingehalten werden, weder in der absoluten Höhe der monatlichen Ablieferung noch vor allem in der Bauzeit, die so kurz wie möglich sein musste, um schnell mit stärkeren Kräften im U-Bootkrieg auftreten zu können. Immer wieder mussten Stellen des Oberkommandos der Kriegsmarine und die U-Bootführung auf die Wichtigkeit des Zeitproblems hinweisen:

«... Es kommt in unserer Lage einzig und allein darauf an, zunächst einmal den Bestand an Frontbooten auf schnellstem Wege auf einen gewissen Höchststand zu bringen, solange die Verlustquote noch verhältnismässig gering und die Abwehrmassnahmen des Gegners (hierunter gehört auch der Handelsschiffsbau in USA, der erst ab 1942/43 in grösserem Ausmasse wirken wird) noch nicht genügend entwickelt sind. Heute Versäumtes lässt sich später, selbst bei vermehrter Produktion, nicht mehr einholen ...»[7]

Tatsächlich betrug die monatliche Ablieferung neuer U-Boote im ersten Halbjahr des Jahres 1940 durchschnittlich 2 Boote, im zweiten Halbjahr

6 Das sind die oben genannten kleineren Kriegsschiffe für die Seewege der Küstengewässer und die Schnellboote.

7 Ski U II 2495/41 Gkdos im K. T. B. Ski, Teil C 4.

6 Boote. Sie kam im ersten Halbjahr des Jahres 1941 auf monatlich nur 13 statt der vorgesehenen 29 bzw. 25 und stieg erst in der zweiten Hälfte des Jahres weiter an, aber nur auf durchschnittlich 20 U-Boote.

Der entsprechend ihrer Kriegswichtigkeit bis zum äussersten zu forcierende Bau einer grossen U-Bootflotte erfolgte nicht. Dieser Fehler unserer Rüstung im Kriege war für den englischen Gegner von grösstem Vorteil und ihm daher nicht verständlich.

Als ich im Juli 1945 in Mondorf in Gefangenschaft war, brachte mir ein englischer Seeoffizier einen Fragebogen der englischen Admiralität über das Kriegsgeschehen im zweiten Weltkrieg. Allen voran standen die beiden Fragen:

1. Warum haben die Deutschen nicht alles für den U-Bootbau getan, nachdem sie doch im ersten Weltkrieg die Generalprobe gemacht hatten und wussten, was sie mit U-Booten machen können?

2. Warum geschah dies nicht spätestens bei Ausbruch des Krieges und allerspätestens als der Gedanke der Invasion nach England endgültig aufgegeben war?[8]

Wie sehr England ab Kriegsausbruch mit einem grossen und schnellen deutschen U-Bootbau rechnete, geht auch aus Churchills Erinnerungen über den zweiten Weltkrieg hervor. Er schreibt in seiner Darstellung des September 1939:

«Es war selbstverständlich, dass die Deutschen U-Boote zu Hunderten bauen würden, und ohne Zweifel waren zahlreiche Serien in verschiedenen Zuständen der Vollendung auf den Heiligen. In 12 Monaten, sicherlich in 18, mussten wir erwarten, dass der Haupt-U-Bootkrieg anfangen würde.»[9]

In dem englischen Werk über die Seekriegs-Geschichte des zweiten Weltkrieges, «Der Krieg zur See», urteilt Kapitän Roskill über unseren ungenügenden U-Bootbau in den ersten Kriegsjahren:

«Die Langsamkeit, mit der die Deutschen ihren U-Bootbau vergrösserten, hatte für Britannien höchst glückliche Folgen.» [10]

8 Brief-Nr.: Office of British Naval Commander in Chief Germany GER No. B/ 3061 vom 20. Juli 1945.

9 Churchill «The Second World War», Band I, Seite 392 der englischen Ausgabe.

10 Roskill, Band I, Seite 60.

10. Kapitel

Die zweite Phase der Atlantik-Schlacht

Von November 1940 bis Dezember 1941: Das Jahr der Mängel und Zersplitterungen

Die landläufige Meinung ist, dass die Unterseeboote, wie man sie aus den beiden Weltkriegen kennt, meistens unter Wasser gefahren und nur gelegentlich an die Oberfläche gekommen sind, dass sie also im wahren Sinne des Wortes Uwter-Seeboote waren. Diese Meinung ist nicht richtig. Die Unterseeboote der Typen, die bei den fremden Nationen und auch bei uns bis zum Jahre 1944 vorhanden waren, tauchten nur, wenn es zu ihrem Schutz oder bei Helligkeit zum Angriff notwendig war. Im Allgemeinen befanden sie sich also über Wasser. Sie waren daher eigentlich nur *Tauchboote,* d.h. Überwasser-Fahrzeuge, die fähig waren, sich der Sicht durch Tauchen zu entziehen. Der Grund, dass das U-Boot nach Möglichkeit über Wasser blieb, lag in dem Streben, möglichst weit zu sehen und vor allem möglichst beweglich zu sein, um mit hoher Geschwindigkeit die Position so verändern zu können, wie es jeweils für eine erfolgversprechende Durchführung des Angriffs notwendig war. Das konnte unter Wasser nicht im gleichen Masse erreicht werden, denn hier war die Geschwindigkeit der bisherigen U-Boottypen nur gering; sie betrug höchstens 7 sm, und das U-Boot konnte diese nur für kurze Zeit halten. Solche Geschwindigkeit reichte bei Weitem nicht aus, um an die im Allgemeinen erheblich schnelleren Überwasser-Fahrzeuge herankommen und die für den Angriff erforderliche Position einnehmen zu können. Das U-Boot war also unter Wasser so gut wie stationär, es glich dann in seiner Wirkungsmöglichkeit fast einer Mine: Es musste hoffen und darauf warten, dass der Gegner zufällig unmittelbar auf es selbst zulaufen würde. Die Aussichten hierfür waren natürlich gering. Wenn das U-Boot nur eine solche Unterwasser-Wartestellung einnahm, verhielt es sich etwa wie ein Raubtier, das seine Nahrung nicht erjagt, sondern sich in das Gras kauert und geduldig wartet, bis eine Beute ihm gelegentlich in die Klauen läuft. Damit waren grössere Erfolge nicht zu erzielen.

Das U-Boot musste daher versuchen, an den Gegner, der in der freien

Weite des Meeres bei klarem Wetter schon auf grosse Entfernung in Sicht kam, überhaupt erst einmal über Wasser in Angriffsposition heranzukommen, d.h. eine vorliche Position in der Kursrichtung des Gegners zu erreichen. Denn der Torpedo brauchte nach seinem Abschuss Zeit für seinen Weg im Wasser von der Schussstelle des U-Boots bis zum feindlichen Schiffsrumpf. In dieser Zeit legte aber auch das Ziel eine Strecke seines Kurses zurück. Nur wenn der Torpedo aus vorlicher Position geschossen war, konnte er daher im Allgemeinen sein Ziel erreichen. Wurde der Torpedo von hinten auf den Gegner gelöst, so musste er hinter dem wegfahrenden Ziel herlaufen und konnte es meistens nicht mehr einholen, bevor seine begrenzte Laufstrecke zu Ende war und er dann stilliegend ohne Wirkung versank.

Aus diesen Gründen war die bewegliche Verwendung der U-Boote das Grundprinzip der deutschen U-Bootausbildung und -taktik seit 1935. Die neue Gruppentaktik war eine ausgesprochene Bewegungstaktik unter voller Ausnutzung der Geschwindigkeit mit stundenlangem, ja manchmal tagelangem Heranmarschieren von U-Booten an den gemeldeten Gegner, mit Aufmarschieren mehrerer U-Boote in Vorposten- oder Aufklärungsstreifen, mit Mitlaufen und Fühlunghalten am Ziel und mit gemeinsamen nächtlichen Angriffen.

Die Beweglichkeit des U-Boots über Wasser war also die Voraussetzung für seinen erfolgreichen Einsatz. Dass sie dem U-Boot erhalten blieb, war seit 1936 stets meine besondere Sorge. Gefährdet war sie in erster Linie durch Flugzeuge des Gegners, weil diese das U-Boot zum Tauchen zwingen und dadurch stationär machen konnten. Mein daraus entstandener Wunsch nach hoher Geschwindigkeit des U-Boots auch *unter* Wasser hatte sich aber in den Jahren des Baues der neuen deutschen U-Bootwaffe noch nicht verwirklichen lassen. Die entsprechenden Antriebsmaschinen für die Unterwasserfahrt fehlten noch. Als daher der geniale Ingenieur Walter im Jahre 1936 sein Projekt vorlegte, dem U-Boot durch eine Wasserstoffsuperoxyd-Maschine eine hohe Unterwassergeschwindigkeit zu geben, griffen mein Verbandsingenieur, Korvettenkapitän Thedsen, und ich beglückt zu und erbaten beim Oberkommando der Kriegsmarine die tatkräftige Unterstützung der entscheidend wichtigen Walterschen Erfindung, über deren Entwicklung später noch etwas gesagt werden wird. An dieser Stelle sollte vor der Darstellung der zweiten Phase der Atlantikschlacht lediglich die Bedeutung der Beweglichkeit der U-Boote betont werden, die bei den vorhandenen Typen nur über Wasser beachtlich war.

Im 8. Kapitel war die Atlantikschlacht bis Ende Oktober 1940 geschildert worden. Wir wollen ihr jetzt in den grossen, für sie typischen Zügen bis zum Dezember 1941 folgen.

In meiner Befehlsstelle in Frankreich wurden die U-Bootoperationen in den beiden sogenannten «Lagezimmern» von meinem Stab bearbeitet. Hier fanden die täglichen Lagevorträge statt und fielen alle Entscheidungen über die U-Boot-Kriegführung. Die dafür benötigten Seekarten bedeckten die Wände. Mit Nadeln oder Fähnchen waren die U-Bootpositionen und die uns bekannten Angaben über die Feindlage wie z.B. erwartete Geleitzüge und ihre Wege oder Räume und Reichweiten der gegnerischen Abwehr darauf gesteckt oder eingezeichnet. Die Karten wurden ergänzt durch graphische Darstellungen. Sie betrafen z.B. die vom geographischen Ort der Befehlsstelle abweichenden Tag- und Nachtzeiten in den Operationsgebieten, Meeres- und Gezeitenströmungen, die Eis- und Nebelverhältnisse, besonders im Nordwest-Atlantik, tägliche Wetterlagen, vorhandene Seeausdauer der im Einsatz stehenden, sowie Werft- und Auslauftermine der in den Häfen befindlichen U-Boote und derartige Dinge mehr. Ein grosser Erdglobus von mehr als einem Meter Durchmesser machte die Raumverhältnisse im Atlantik, wie sie wirklich waren, anschaulich und erleichterte das genaue Abgreifen weiter Entfernungen, welche den planen Karten nur annähernd entnommen werden konnten, weil sich auf diesen Karten bei grossen Strecken die Kugeloberfläche der Erde bereits auswirkte.

Neben den Lagezimmern befand sich unser sogenanntes «Museum». Hier waren an den Wänden im Wesentlichen die graphischen Darstellungen über Versenkungen, U-Bootverluste und durchgeführte Geleitzugoperationen aufgehängt. Vor allem war hier die Wirksamkeit unserer Kriegführung zur Kontrolle bildhaft aufgezeichnet. Das Potential der U-Boote, d.h. die durchschnittliche Versenkungsziffer pro Seetag, war in Kurven dargestellt. Es konnte in Bruttoregistertonnen nur nach den Erfolgsmeldungen der U-Boote berechnet werden. Wenn auch diese Meldungen erfahrungsgemäss im Allgemeinen etwas nach oben verschätzt waren, was besonders bei Versenkungen in der Nacht der Fall sein konnte, so gaben sie doch über die relative monatliche Zu- oder Abnahme des Potentials ein zutreffendes Bild. Auf diese ständige Beobachtung des Sinkens oder Steigens der Versenkungskurve legte ich besonderen Wert. Wie dem Arzt die Fieberkurve das Befinden seines Patienten anzeigt, so zeigte sie der U-Bootführung einsetzende Entwicklungen zum Guten oder Schlechten im Feindgebiet, die sonst durch Augenblickserfolge oder Fehlen auffälliger Anzeichen noch nicht in Erscheinung getreten wären.

Diese Kontrolle ergab, dass in den Monaten November 1940 bis Januar 1941 zwar das Potential noch eine erhebliche Höhe hatte, aber im Vergleich zu den vorhergehenden Monaten abgesunken war. Es mussten die Ursachen hiervon ergründet werden.

Sie lagen einmal im Wetter. Besonders schwere und anhaltende Winterstürme fegten in diesem Jahr über den Atlantik. Die Sicht war beschränkt. Auf den hart in der See «arbeitenden», wie der Seemann sagt, also schlingernden und stampfenden Booten war ein Waffeneinsatz oft nicht mehr möglich. Bei solch einem Wetter überspülten Brecher den Turm des U-Bootes. Die Brückenwache darauf, ein Offizier und drei Unteroffiziere und Mannschaften als Ausguckposten, mussten sich festschnallen, damit die Kraft der strudelnden und schäumenden See sie nicht von der Brücke hob oder riss und aussenbords in das Meer setzte. Der U-Bootmann lernte auf seiner Winterkriegsfahrt wirklich die grossartige Gewalt des aufgewühlten Atlantik kennen.

Wenn ich dann in meiner Befehlsstelle das Kurzsignal der U-Boote erhielt: «Kein Waffeneinsatz wegen Wetterlage», so wurde meine von sorgenden Gedanken an die draussen stehenden U-Boote belastete Stimmung nicht gerade besser. Immer wieder stand ich dann vor der Frage, ob es nicht günstiger sei, die Boote weiter nach Süden in Seegebiete guten Wetters zu verlegen. Ich musste diese Frage jedoch immer wieder verneinen. Das Kriegstagebuch berichtet darüber,[1]

«dass trotz des schlechten Wetters im Norden wegen der stärkeren Bündelung des Verkehrs in der Zeiteinheit mehr versenkt wird als im Süden. Da für den Ausgang des Krieges letzten Endes nur die Höhe der versenkten Tonnage ein Beitrag von entscheidender Bedeutung ist, halte ich an dem Schwerpunkt im Norden fest.»

Meine Ansicht, dass das Potential des U-Boots trotz ungünstiger Verhältnisse im Norden höher sein würde als im Süden bei günstigen Bedingungen, beruhte damals lediglich auf Überlegungen. Sie war durch Beweise nicht erhärtet. Ein Beweis wurde erst im Mai/Juni 1941 geliefert, als sehr erfolgreiche Unternehmungen von U-Booten im Mittelatlantik, die aus anderen, später darzustellenden Gründen dort eingesetzt worden waren, trotzdem wegen der langen Dauer solcher Operationen nicht die Höhe der Durchschnittswerte an versenkter Tonnage pro Seetag erzielten, wie sie in den wetterschlechten Monaten November 1940 bis Januar 1941 im Operationsgebiet westlich Englands erreicht wurden.

Neben dem Wetter war aber noch ein anderer Umstand die Ursache für das Absinken des Potentials ab November 1940.

Die englische Bewachung der «Western approaches», wie die Engländer die Seeräume westlich Englands bis etwa zum 15. Längengrad nennen, wurde stärker. Dies bezog sich, was für unsere bewegliche Kriegführung wesentlich war, auch auf die Überwachung durch Flugzeuge. Churchill

1 K. T. B. des BdU vom 13.12.1940.

hatte entschieden, dass die Forderungen der englischen Admiralität nach Flugzeugen für die U-Boot-Abwehr in der Atlantikschlacht vor allen anderen Ansprüchen an die englische Luftwaffe den Vorrang hätten.[2] Wegen dieser zunehmenden Überwachung wurden die Operationsgebiete der U-Boote sowohl innerhalb ihrer Angriffsräume durch eigenen Entschluss der Kommandanten als auch durch entsprechende Befehle der U-Bootführung allmählich weiter nach Westen, in die Weite des Atlantik hinaus, verlegt. Die U-Boote wollten und sollten nicht stationär werden. Sie mussten ihre Bewegungsmöglichkeit über Wasser aus den angegebenen taktischen Gründen behalten. Wenn bis zum Oktober 1940 noch der Schwerpunkt der U-Boot-Operationen zwischen dem 10. und dem 15. Grad West gelegen hatte, so verlegte er sich am November 1940 in das Gebiet westlich des 15. Längengrads.

Damit wurde der Raum weiter und das Finden des Verkehrs schwieriger. Es gab deshalb weniger Feindberührung. Die Zahl der Geleitzugschlachten sank. Wenn das hohe Potential des Monats Oktober 1940 seine Ursache in der Häufung der erfolgreichen Anwendung der Rudeltaktik hatte, so musste ein Abnehmen dieser Möglichkeit ein Sinken des Potentials zur Folge haben.

Das Problem des Findens der Geleitzüge musste also gelöst werden. Als selbstverständliches Mittel des Seekrieges hätte den U-Booten in See eine grossräumige Luftaufklärung gegeben werden müssen. Dass die U-Boote wie überhaupt die ganze deutsche Seekriegführung ohne diese zu kämpfen hatten, war einer ihrer schwersten Mängel. Ich habe später, im Jahre 1943, zu Hitler gesagt: «Die Geschichtsschreibung wird einmal den Seekrieg des zweiten Weltkrieges verschieden darstellen, je nach dem, von welcher Nation aus er gesehen werden wird. Aber über einen Punkt wird überall Einigkeit herrschen: Dass die deutsche Seekriegführung im 20. Jahrhundert, im Jahrhundert des Flugzeugs, ohne eigene Luftaufklärung und Luftwaffe hat kämpfen müssen, als ob es überhaupt noch keine Flugzeuge gäbe, das ist schlechterdings nicht zu verstehen.»

Es muss in diesem Zusammenhang auf die Frage der Notwendigkeit einer Marine-Luftwaffe und auf die Versuche zur Durchführung gemeinsamer Flugzeug- und U-Boot-Operationen besonders eingegangen werden.

Im Kriege ist es grundsätzlich erforderlich, dass in einem Kampfraum alle Mittel einer Kriegführung einheitlich von einer Stelle aus eingesetzt werden. Diese Notwendigkeit ist umso grösser, je enger die Zusammenarbeit dieser Kampfmittel sein muss. Es unterliegt in der Kriegsgeschichte seit Jahrhunderten keinem Zweifel, dass die Aufklärung zur Kampfführ-

2 Roskill, «The War at Sea», Band I, Seite 360/361.

rung gehört, dass sie an dem Ort und zu dem Zeitpunkt angesetzt werden muss, wo und wann diese sie braucht. Dass Aufklärung und fechtende Truppe die Taktik und die Methoden der eigenen Kriegführung in gleicher Weise beherrschen müssen, um zu verstehen, worauf es bei ihren sich ergänzenden Aufgaben ankommt, dass sie «die gleiche Sprache» auf militärischem Gebiet miteinander sprechen, sich der gleichen Nachrichtenmittel bedienen müssen, ist eine Binsenwahrheit. Also ist es notwendig, dass sie bereits im Frieden nach gleichen Richtlinien erzogen und ausgebildet werden. Das trifft in besonderem Masse für den Seekrieg zu. Er wird auf dem Element des Meeres geführt, das dem das Land bewohnenden Menschen von Natur aus fremd ist. Der Seekrieg hat daher seine eigenen Gesetze. Sie zu verstehen, bedarf es langer, gleichartiger Schulung und Erfahrung.

Aus diesen Gründen musste der Seekrieg aus der Luft in gleicher Weise wie der Seekrieg über und unter Wasser von der Marine einheitlich geführt werden. Die hierzu erforderlichen Kampfmittel gehörten organisatorisch und ausbildungsmässig in ein gemeinsames Unterstellungsverhältnis unter die Marine.

Im Gegensatz zu dieser Ansicht stand General Göring seit Beginn des Aufbaus einer neuen deutschen Luftrüstung im Jahre 1933 auf dem Standpunkt: «Alles, was fliegt, gehört mir.» Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Grossadmiral Raeder, versuchte in den Jahren 1933 bis 1939 in langen, zähen Verhandlungen für die Marine die notwendige eigene Luftwaffe von der Staatsführung zu erhalten. Dies gelang ihm nicht. Am 27. Januar 1939 wurden diese Verhandlungen in einem von beiden Oberbefehlshabern aufgesetzten Protokoll zu Görings Gunsten für beendet erklärt, in dem festgelegt wurde, dass auch die Luftwaffe Seekrieg führte. Die Marine solle lediglich zu Aufklärungszwecken und zum taktischen Luftkampf bei Flottenzusammenstössen Flugzeuge zugeteilt erhalten. Der Bau, die Aufstellung, die Unterstellung und Ausbildung dieser See-Luftverbände blieben jedoch bei der Luftwaffe.[3]

Diese Entscheidung war im Frieden für mich als Führer der Unterseeboote von weittragender Bedeutung. Ein laufendes Zusammenwirken von U-Booten und Flugzeugen bei der Ausbildung war nicht möglich. Nur bei grösseren U-Boot-Übungen konnte ich bei dem Kommandeur der Seeflieger, Generalmajor Geissler, einem früheren Seeoffizier, eine Teilnahme von Seeflugstaffeln anfordern. Diese Übungen wurden von mir vom Heimatgebiet der Nordsee so weit nach Norden geführt, wie die Eindringtiefe der weitestreichenden Flugzeuge, der «Flugboote für Fern-

3 Siehe Erich Raeder: «Mein Leben», Band II, Kapitel 5.

aufklärung», es zuliess.[4] Sie reichte etwa bis zur Höhe der Shetlands. Ich hielt die möglichst weiträumige Anlage gemeinsamer Übungen mit der Luftaufklärung für wesentlich. Denn sie entsprach den wahrscheinlichen Anforderungen im Kriege. Auch konnte sich erst nach Flügen von längerer Dauer eine etwa fehlerhafte Navigation der Flugzeuge in der Luft, z.B. infolge unvermuteter Windströmungen, in falschen Standorts- und Aufklärungsmeldungen der Flugzeuge auswirken und erkennbar werden. So geschah es z.B. bei einer Übung, dass zwei für die Aufklärung eingesetzte Flugzeuge nach einigen Stunden Flugzeit dasselbe Ziel in der nördlichen Nordsee an zwei verschiedenen Orten meldeten, so dass nun die U-Bootführung nicht wusste: Handelte es sich wirklich um zwei verschiedene Verbände der anderen Partei oder, weil dies nach der ganzen Lage unwahrscheinlich war, welcher der beiden gemeldeten Standorte war richtig? Oder waren beide Standorte falsch und wohin mussten nun die U-Boote der U-Boot-Partei bei dieser Übung angesetzt werden?

Gute Aufklärung erfordert daher fehlerfreie Navigation. Eine falsche Standortmeldung kann die Entschlüsse der Führung entscheidend beeinflussen und den Erfolg einer ganzen Operation in Frage stellen.

Diese gemeinsamen Übungen waren auch für die teilnehmenden Flugzeugführer äusserst wertvoll, und sie wirkten mit grosser Hingabe daran mit. Häufig flogen sie, wenn die Übungslage es erforderte, über weite Seeräume den Brennstoff ihrer Maschine nahezu aus. Leider konnten wegen anderweitiger Aufgaben und entgegenstehender Diensteinteilung der der Marine nicht unterstehenden See-Luftverbände nur wenige Übungen dieser Art im Frieden durchgeführt werden. Hierbei wurden zwar die Mängel der fehlenden gemeinsamen Ausbildung zum Teil aufgedeckt, aber sie völlig zu erkennen und zu beheben, wozu intensive gemeinsame Übungen und Erprobungen der Abhilfe nötig gewesen wären, war nicht möglich.

Bei Beginn des Krieges war ein Zusammenarbeiten der U-Bootführung mit der deutschen Luftwaffe nicht möglich, weil auch die weitestreichenden Flugzeuge von den Luftbasen in Deutschland aus nicht in die Operationsgebiete der U-Boote westlich Englands gelangen konnten.

Als jedoch nach der Eroberung Nordfrankreichs die Aussicht bestand, die Startplätze unserer Flugzeuge an den Atlantik vorzuverlegen, forderte die Seekriegsleitung am 8. Juni 1940 «die Unterstützung des U-Bootansatzes im Atlantik durch Luftaufklärung.» Sie schrieb:

«... Die neugewonnene Operationsbasis in Nordwest-Frankreich hat die Möglichkeit gebracht, von hier aus Luftaufklärung zum Erkunden der

4 Typ Do 18, grösste Reichweite ca. 2‘600 km, in ca. 16 St.

feindlichen Geleitzugwege und der gegnerischen Kräfteverteilung im Raum südlich und südwestlich Irlands und vielleicht auch in den weiter westlich und nördlich liegenden Gebieten anzusetzen.

Bei der Zusammenarbeit der Luftaufklärung mit U-Booten wird dabei die Aufgabe der Flugzeuge darin bestehen, feindliche Geleitzüge und lohnende sonstige Angriffsziele zu erfassen, an diesen Fühlung zu halten und auch nach Abreissen der Fühlung, z.B. bei Eintritt der Nacht, am nächsten Morgen erneut Fühlung zu gewinnen ...»

Für diese Aufgabe standen jedoch nur geringe Kräfte zur Verfügung. Aus Mangel an geeigneten weitreichenden Flugzeugen oder wegen ihrer unzureichenden Zahl – es konnte nur eine Maschine gelegentlich einmal am Tage und nur in den Seeraum südwestlich Irlands fliegen – kam es jedoch in den Monaten Juli bis Dezember 1940 nicht zu einer irgendwelche Erfolge bringenden Zusammenarbeit. Die Verhältnisse, die trotz aller Bemühungen der Seekriegsleitung in der harten Wirklichkeit der Front bestanden, werden durch folgende Eintragungen im Kriegstagebuch des BdU charakterisiert:

«1.10. Die Luftwaffe, die nördlich, nordöstlich, südlich und südöstlich und westlich vom Operationsgebiet aufklären müsste (Seegebiet Rockall-Bank), besitzt trotz all meiner Bemühungen für diese Aufklärung keine Kräfte. ...

9.12. Die Luftaufklärung durch die Flugzeuge der Gruppe 406 (Hauptaufklärer Typ BV 138) muss wegen technischer Mängel dieses Typs bis auf Weiteres ausfallen (voraussichtlich 2 Monate). ...

14.12. Eine lose Zusammenarbeit ist bisher mit folgenden Verbänden erfolgt:

1. Küstenfliegergruppe 406 Brest, die taktisch der Gruppe West unterstellt ist. Ihre weitreichenden Flugzeuge Typ BV 138 sind jedoch zur Zeit auf 2 Monate wegen technischer Mängel gesperrt.
2. KG 40,[5] Bordeaux. Keinerlei Abhängigkeitsverhältnis. Zusammenarbeit auf Grund persönlicher Fühlungnahme. Typ FW 200. Zur Zeit meist nur eine Maschine am Tage unterwegs.
3. Luftflotte 5. Nach von Fall zu Fall vorher erfolgtem Antrag Aufklärung in einem bestimmten Raum. Bisher nur einmal durchgeführt. In den letzten Tagen nochmals beantragt, jedoch wegen fehlender Kräfte abgelehnt.»

Wir waren nun 5 Monate im Besitz der Atlantikküste, ohne dass die U-Bootführung eine ausreichende Luftaufklärung erhalten hatte und ohne

5 Kampfgeschwader 40.

dass sie diesen Einsatz nach ihren operativen Notwendigkeiten selbst steuern konnte.

Ich fasste daher meine Wünsche der Seekriegsleitung gegenüber am 14. Dezember 1940 noch einmal wie folgt zusammen:

«... Der Krieg hat gezeigt, dass die U-Boot-Taktik des Ansatzes mehrerer U-Boote an einem Geleitzug richtig ist und grosse Erfolge bringt. In allen Fällen war jedoch die Herstellung der ersten Fühlung mit dem Gelei tzug eine *zufällige.* Ein U-Boot wurde von dem Geleitzug angelaufen. Erfolgte dies in anderen Fällen nicht, so standen die U-Boote tagelang erfolglos in See. Nutzlose Zeit im Operationsgebiet verstrich. Durch das Fehlen jeglicher Aufklärung für die U-Boote werden ihre Möglichkeiten am Feind in keiner Weise ausgeschöpft.

Dem BdU ist bekannt, dass die Seekriegsleitung sich seit Langem für entsprechende Aufklärung beim Luftwaffen-Führungsstab einsetzt. Die sichtspunkte des BdU für die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe sind folgende:

A. Das U-Boot ist ein schlechtes Aufklärungsmittel. Seine Augenhöhe ist zu gering. Es ist zu langsam, um in kurzer Zeit einen grösseren Seeraum einzusehen. Wir haben nicht die U-Bootzahlen, die hierfür erforderlich wären; ausserdem bedeutet es eine Verschwendung der Kampfkraft der U-Boote, sie hierfür einzusetzen. Das U-Boot erreicht viel mehr, wenn es nicht selbst in wochenlangem Herumstehen auf den Zufall wartet, von seiner Beute angelaufen zu werden, sondern auf Grund vorheriger Aufklärung dort angesetzt wird, wo der Gegner tatsächlich fährt. Jede Waffe verfügt über ihre eigenen Aufklärungsmittel, nur das U-Boot nicht.

B. Die Luftwaffe kann für uns durch eine weiträumige Aufklärung Klarheit verschaffen, wo der Gegner fährt. Sie kann dadurch der Führung Unterlagen für eine zweckmässige Aufstellung der U-Boote geben.

C. Sie kann darüber hinaus den direkten Ansatz der U-Boote dadurch unterstützen, dass sie im Bereich der eigenen U-Bootaufstellung möglichst lückenlos aufklärt, die wertvolle Ziele sofort meldet und dadurch sicherstellt, dass die in Reichweite der U-Boote stehenden Gegner tatsächlich von den U-Booten angegriffen werden können, dass also keine Gegner das von den U-Booten besetzte Gebiet durchfahren, ohne von dem geringen Gesichtskreis der U-Boote überhaupt festgestellt zu werden.

D. Mit der reinen Aufklärung ist jedoch die Zusammenarbeit zwischen Flugzeugen und U-Booten noch nicht erschöpft. Fühlunghalten der Flugzeuge am Tage, bis die U-Boote heran sind, Heranführen der U-Boote durch Peilzeichen der Flugzeuge; Wiedergewinnen der Fühlung durch

Flugzeuge am nächsten Tage nach Hellwerden etc. Es handelt sich also um engstes taktisches Zusammenarbeiten bei einer einheitlichen Operation.

E. Der eigene Angriff der Flugzeuge auf den Handelsverkehr wird durch die Erfüllung dieser Aufgaben in keiner Weise eingeschränkt. Es kann den U-Booten nur nützen, wenn diese Flugzeuge Schiffe angreifen, versenken und beschädigen, den Gegner beunruhigen, ablenken und durcheinander bringen. Für den eigenen Angriff der Flugzeuge sind die Räume, in denen U-Boote stehen, durchaus aussichtsreich, denn die U-Boote werden in den verkehrsreichsten Gebieten aufgestellt. Der Angriff der Flugzeuge wird auch dann nicht eingeschränkt, wenn eigene U-Boote in unmittelbarer Nähe sind. Das einzige, was die Flugzeuge nicht dürfen, ist der Angriff auf U-Boote. Wegen der erfahrungsgemäss zu grossen Verwechslungsgefahr mit eigenen U-Booten muss an diesem Verbot auch dann festgehalten werden, wenn das Flugzeug sicher glauben sollte, ein feindliches U-Boot vor sich zu haben.

F. Diese Formen der Zusammenarbeit würden am besten in direkter Aussprache mit den betreffenden Verbänden der Luftwaffe geklärt, besprochen und erprobt werden. Um die Zusammenarbeit jedoch wirklich nutzbringend zu gestalten und sie vorwärts zu treiben, ist es notwendig:

1. mit ausreichend starken Kräften an sie heranzugehen,
2. zu einer klaren Regelung in Bezug auf Befehlsgewalt und Unterstellung zu kommen.

Der Ansatz der Aufklärung muss durch den erfolgen, für den sie arbeitet. Die weitere Zusammenarbeit, sobald ein Geleitzug gesichtet ist, – wie Fühlunghalten durch Flugzeuge, Peilzeichen durch Flugzeuge bei Hellwerden –, muss, ohne in die taktische Führung des Staffelkapitäns einzugreifen, hinsichtlich Aufgabe und Ziel durch den gesteuert werden, der die Geleitzugbekämpfung leitet. Das heisst: Der *BdU* muss den Raum, in dem aufgeklärt wird, und die Stärke der jeweils einzusetzenden Luftstreitkräfte bestimmen und über die vorhandenen Mittel disponieren können, um eine wirklich einheitliche und rationelle Kriegführung zu gewährleisten ...[6]

Am 2. Januar 1941 hielt ich in dieser Frage Grossadmiral Raeder in Berlin Vortrag. Er sandte mich noch am selben Tage zum Chef des Wehrmacht-Führungsstabes im Oberkommando der Wehrmacht, dem General Jodl, damit ich ihm die unhaltbare Lage der U-Bootkriegführung persönlich schildern und meine Wünsche bei ihm vertreten könnte. Das geschah deutlich. Er wurde überzeugt. Ich forderte den täglichen gleichzeitigen Einsatz von zwölf Maschinen unseres weitestreichenden Typs. Dies war

6 K. T. B. des BdU vom 14. 12. 1940.

die «Condor». Einige Exemplare davon waren bereits bei der I KG 40 in Bordeaux vorhanden.

Die Folge meiner Unterredung mit Jodl war, dass Hitler am 7. Januar 1941 in den Bereich der Luftwaffe des Reichsmarschalls Göring eingriff und mir die I KG 40 unterstellte. Als ich davon Kenntnis erhielt, schrieb ich in mein Kriegstagebuch:

«Die Kriegführung der U-Boote ist mit diesem Befehl einen sehr entscheidenden Schritt vorwärtsgekommen. Es ist zwar der erste Schritt in dieser Richtung, und seine sichtbaren Auswirkungen werden wegen der zur Zeit geringen Zahl der verfügbaren Maschinen und zahlreichen technischen Einzelfragen, die jetzt gelöst werden müssen, noch nicht sehr gross sein können. Ich verspreche mir jedoch von der grundsätzlich eingeschlagenen Richtung den höchsten durch die Zusammenarbeit erreichbaren Erfolg.» [7]

Hitler hatte diese Entscheidung ohne Anhören Görings getroffen, der sich auf Jagdurlaub befand. Der Reichsmarschall war mit der Unterstellung eines Teils seiner Luftwaffe unter einen Marineoffizier nicht einverstanden. Am 7. Februar 1941 hielt er sich mit seinem Befehlszug in der Nähe meiner Befehlsstelle in Frankreich auf. Er bat mich zu sich. Ich sah ihn an diesem Tage zum erstenmal. Er versuchte in einer Unterredung mich zu bewegen, einer Aufhebung des Führerbefehls beizupflichten. Ich lehnte verstimmt ab. Eine Einladung zum Essen im Anschluss an die Unterredung schlug ich aus. Wir schieden grollend.

Das KG 40 wurde jetzt von Göring dem Oberstleutnant Harlinghausen unterstellt, einem früheren Seeoffizier. Er war ein Mann von aussergewöhnlicher Tatkraft und Kühnheit. Sein Geschwader leistete unter seiner Führung das Bestmögliche.

Die «Condor»-Maschine des KG 40 war das umgebaute Verkehrsflugzeug Focke Wulf FW 200. Der Umbau war eine Behelfslösung.

An sich hatte der Chef des Generalstabes der Luftwaffe, General Wever, im Jahre 1935 in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit einer weitreichenden strategischen Luftkriegsführung einen viermotorigen Bomber gefordert. Im Jahre 1936 waren die ersten Versuchsmaschinen dieser Langstrecken-Flugzeuge vom Typ Do 19 und Ju 89 vorhanden. Mit Wevers tragischem Tode im Jahre 1936 wurde jedoch der luftstrategisch richtige Gedanke des Baues weitreichender Flugzeuge fallen gelassen. Der «taktische» Einsatz der Luftwaffe stand jetzt in der Planung im Vordergrund und führte zur Einführung des Sturzbombers. Mit der Forderung, im Sturzflug angreifen zu können, wurde auch die Konstruktion eines viermotorigen weitreichenden Bombers, der He 177, belastet, die im Jahre

7 K. T. B. des BdU vom 7. 1. 1941.

1938 in Auftrag gegeben wurde. Infolgedessen war diese Maschine eine Fehlkonstruktion. Sie wurde erst im Kriege fertig, überwand jedoch ihre Kinderkrankheiten nicht und wurde verschrottet.

Also war bei Beginn des Krieges kein Kampfflugzeug mit grosser Reichweite vorhanden. Um diesem für eine strategische Luftkriegführung entscheidenden Mangel abzuhelfen, wurden vorhandene Verkehrsflugzeuge in Kampfmaschinen umgebaut. Eine wesentliche Verschlechterung der Flugleistung gegenüber der zivilen Ausführung musste bei dieser Verlegenheitslösung in Kauf genommen werden.

Wenn letzten Endes die Zusammenarbeit zwischen Flugzeug und U-Boot, die im Folgenden zu schildern ist, Ende des Jahres 1941 zu Ende ging, so lag das an der ungenügenden Reichweite dieser Behelfsflugzeuge, die bei der weiteren Entwicklung der operativen Kriegführung im Atlantik nicht mehr genügte. Es lag also an dem Fehlen einer langfristig geplanten, weitreichenden und leistungsfähigen Kampfmaschine. Dieser Mangel, der wohl die Hauptursache unserer schliesslichen Unterlegenheit im Luftkrieg überhaupt war, wirkte sich auf die Aufklärung im U-Bootkrieg besonders nachteilig aus.

Sofort nach der Unterstellung des KG 40 wurde in Zusammenarbeit mit Harlinghausen die Aufklärung für den U-Booteinsatz eingeleitet. Durchschnittlich standen zwei Condor-Maschinen täglich für Flüge in die Räume westlich Englands zur Verfügung. Ihre Reichweite war derartig, dass sie das Gebiet des hauptsächlichen Verkehrs westlich und nordwestlich des Nordkanals (nördlich Irlands) von den westfranzösischen Flugplätzen aus nur erreichen konnten, wenn sie auf dem Rückflug, England überquerend, nach dem näheren Stavanger an der Westküste Norwegens gingen. Dies war jedoch nicht immer möglich, weil die norwegische Küste oft in tief liegende Wolken eingehüllt ist. Es geschah von Seiten des KG 40 alles, um die knappe Reichweite der FW 200 bei ihrem Einsatz für die Atlantik-Aufklärung bis zum letzten auszuschöpfen bzw. sie durch Einbau zusätzlicher Brennstoff tanks zu vergrössern.

Bereits im Januar 1941 kam es zu zwei Versuchen, U-Boote an Geleitzüge heranzuführen, die jeweils von einer Aufklärungsmaschine westlich Englands gesichtet worden waren. Beide Versuche schlugen fehl, weil das einzige Flugzeug, das zur Verfügung stand, um am nächsten Tage die Fühlung am gesichteten Geleitzug wieder aufzunehmen, diesen nicht wiederfinden konnte. Das war bei dem sehr langen Anflug und der Weite des Raums nicht verwunderlich. Ein breiter Suchstreifen durch mehrere Maschinen wäre erforderlich gewesen. Er hätte mit grösserer Wahrscheinlichkeit den Geleitzug wieder erfasst und einen Ansatz der bereits heranmarschierten U-Boote möglich gemacht.

Weitere Versuche in den kommenden Monaten glückten, wenn ein U-Boot zufällig in der Nähe der ersten Sichtmeldung des Flugzeugs stand und auf Grund der aufgenommenen Peilzeichen des Flugzeugs den Geleitzug noch am selben Tage fand. Im Allgemeinen spielte sich die Zusammenarbeit jedoch derart ab, dass die eine oder die zwei Maschinen, die für die tägliche Aufklärung nur zur Verfügung standen, ihren Weg in das Hauptverkehrsgebiet und den gleichzeitigen Operationsraum der U-Boote westlich des Nordkanals wegen mangelnder Reichweite nur ohne jeden Aufenthalt abfliegen konnten und daher keine Zeit hatten, bei Sichten eines Geleitzuges bis zur Heranführung von U-Booten an ihm Fühlung zu halten. Für die U-Bootführung lag daher im Allgemeinen nur die eine Sichtmeldung des Flugzeugs vor, oft ohne dass sie eine genauere Kursangabe des Geleitzuges enthielt. Hierauf mussten nun die häufig sehr entfernt stehenden U-Boote angesetzt werden. Daher war es in einem solchen Falle notwendig, dass am zweiten Tag das Flugzeug den Geleitzug wiederfand und ihn melden konnte, um die bereits in grösserer Nähe befindlichen U-Boote heranzuführen.

Es stellte sich ferner heraus, dass die Navigation der Flugzeuge unsicher war, so dass ihre Geleitzugmeldungen Standortfehler bis zu 80 sm enthielten. In den langen, meistens in den Nachtstunden unternommenen Anflügen wurden die Flugzeuge oft unkontrollierbar versetzt. So wurden zwei im Februar und Anfang März 1941 mit allen zur Verfügung stehenden U-Booten angesetzte Operationen gänzliche Fehlschläge, weil es selbst durch einen breiten Suchstreifen aller U-Boote nicht gelang, den Geleitzug auf dem vom Flugzeug gemeldeten Standort zu finden.

Dieses Gesamtbild der Aufklärungsmöglichkeiten der wenigen FW 200 mit ihrer beschränkten Reichweite ergab sich erst allmählich. Es zeigte, dass ein Ansatz von U-Booten auf Grund einer einmalig abgegebenen Flugzeugmeldung, die meistens erst an der Grenze ihrer Eindringtiefe erfolgte, zu unsicher war. Auf das unmittelbare operative Zusammenarbeiten musste daher im Haupt-Operationsgebiet nordwestlich Englands verzichtet werden. Nach wie vor behielt jedoch die allgemeine Aufklärung durch täglich eine oder zwei Maschinen in diesem Seeraum ihren Wert. Sie gab wenigstens einen Anhalt über die Verkehrsdichte. Auch dieser schon war für die U-Bootführung wichtig. Aber die Aufstellung der U-Boote in ihrem Haupt-Operationsgebiet musste nach wie vor unter Berücksichtigung der Tatsache geschehen, dass sie aus eigener Kraft den Gegner finden mussten.

Dagegen war eine unmittelbare operative Zusammenarbeit in Seeräumen möglich, die unseren Flugplätzen an der Biskaya-Küste näher lagen. Dies waren die Gebiete westlich Spaniens, in denen die aus Gibral-

tar und, allerdings weniger häufig, die aus Westafrika kommenden Geleitzüge nach England steuerten. Diese unmittelbare Zusammenarbeit mit der Luftwaffe musste dann aber im Frühjahr 1941 auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden, weil die geringe Zahl der FW 200 dafür nicht ausreichte. Es musste gewartet werden, bis dem KG 40 eine grössere Zahl von Maschinen zur Verfügung gestellt wurde.

Inzwischen hatte die U-Bootführung ein System entwickelt, das die navigatorischen Fehler der Standortmeldungen der Flugzeuge ausschalten sollte. Danach gaben die Flugzeuge bei Sichtung des Gegners zunächst keine Standortmeldung des Geleitzugs ab, sondern gaben als erstes mit Kurzsignal auf Kurzwelle durch «Gebe Peilzeichen!». Diese Ankündigung wurde von der U-Bootführung den U-Booten mitgeteilt, damit sie für die Flugzeugpeilzeichen auf Langwelle empfangsklar gemacht wurden. Das am Geleitzug stehende Flugzeug gab dann auf Langwelle seine Peilzeichen. Ihre Kompassrichtung wurde von den U-Booten eingepeilt und mit dem eigenen U-Bootstandort auf Kurzwelle an die U-Bootführung gemeldet. In meiner Befehlsstelle wurden die einzelnen U-Bootstandorte mit den angegebenen Peilrichtungen auf der Seekarte eingezeichnet. Der Schnittpunkt dieser Peilstrahlen ergab den navigatorisch annähernd sicheren Standort des Flugzeugs am Geleitzug und damit des Geleitzugs selbst. Der auf diese einfache Weise durch Kreuzpeilung gefundene Standort des Gegners wurde den U-Booten angegeben. Sie operierten dann auf ihn.

Dieses System sollte sich bewähren. Es erwies sich, dass die so ermittelten Standorte des Geleitzugs zuverlässig waren. Es zeigte sich auch, dass die Anwendung des neuen, auf den ersten Blick vielleicht etwas langwierig scheinenden Verfahrens erforderlich war. Denn immer wieder hatten die Meldungen, welche die Flugzeuge nach der Abgabe ihrer Peilzeichen über den von ihnen angenommenen Standort des Geleitzugs machten, so erhebliche navigatorische Fehler, dass ein Operieren auf diesen Standort ohne das dargestellte Peilzeichensystem zu sicheren Fehlschlägen geführt hätte.

Auf diese Weise kam es ab Juli 1941 in den näheren Seeräumen westlich Spaniens wieder zu einer nützlichen Zusammenarbeit mit der Luftwaffe. Wenn auch die angegriffenen Gibraltar-Geleitzüge meistens aus kleineren und damit weniger wertvollen Schiffen bestanden als die aus dem Westen kommenden Atlantik-Konvois, so wurden durch das wiederholte und oft mehrere Tage dauernde Heranführen von U-Booten durch das KG 40 und durch die Bombenangriffe der FW 200 auf die Dampfer doch grosse Versenkungsergebnisse erzielt.

In demselben Seeraum westlich Spaniens erfolgte auch einmal eine gemeinsame Operation von Flugzeugen, einem Überwasserkriegsschiff und

U-Booten, in diesem Falle jedoch mit vertauschten Rollen. Sie soll ihrer Besonderheit wegen hier erzählt werden:

Das allein nach dem Mittelatlantik marschierende U-Boot U 37 sichtete westlich Cap Vincents an der spanischen Küste einen von Gibraltar nach England laufenden Geleitzug. Ein Ansatz von weiteren U-Booten kam nicht in Frage, weil keine in diesem Seeraum standen. Der Geleitzug befand sich jedoch in Reichweite der deutschen Flugzeuge des Flugplatzes Bordeaux. Ich gab daher Befehl, dass das U-Boot angreifen, für eigene Luftangriffe Fühlung halten und für diese Peilzeichen auf Langwelle geben sollte. Das geschah. Die Flugzeuge konnten die Peilzeichen des U-Bootes noch auf 150 sm Entfernung abnehmen und setzten ihren Anflug, der wieder an die Grenze ihrer Reichweite führte, weiter fort. Sie fanden den Geleitzug und griffen ihn mit Bomben erfolgreich an. U 37 selbst versenkte vier Dampfer. Inzwischen war auch der Kreuzer «Hipper», der von Brest aus einen Vorstoss in den Atlantik gemacht hatte, in die Nähe des Geleitzugs gekommen. U 37 bekam von der U-Bootführung Befehl, auch nach seinem eigenen Angriff weiter am Geleitzug zu bleiben und für «Hipper» Peilzeichen zu senden. «Hipper» konnte daraufhin von dem Geleitzug noch einen Nachzügler versenken.

Dies war die einzige gemeinsame Operation von Luftwaffe und Unter- und Überwasser-Seestreitkräften im Atlantik.

Aus der Darstellung der Zusammenarbeit mit der Luftwaffe geht hervor, wieviel Lehrgeld in Form entgangener Erfolge wir im Krieg haben zahlen müssen, bis die Fehler des gemeinsamen Operierens erkannt und Wege gefunden wurden, sie zu beheben.

Dies hätte vermieden werden können, wenn durch einheitliche Organisation und Ausbildung die Anforderungen und Mängel der Zusammenarbeit bereits im Frieden erkannt, die notwendigen Abhilfen geschaffen und die unentbehrlichen weitreichenden Flugzeuge schon damals bereitgestellt worden wären.

So blieb es auch im Sommer 1941 unverändert unser wichtigstes Problem, wie im Hauptoperationsgebiet des Nordatlantik die Geleitzüge gefunden werden könnten. Auf der Suche nach dem feindlichen Verkehr wurden die Operationsgebiete der U-Boote nach Westen bis in den Raum südlich Grönlands und nach Norden in die Seegebiete im Süden von Island und wieder nach Osten zurück in die Gewässer nordwestlich Irlands verschoben. Immer wieder entstanden zwischen einzelnen Geleitzugkämpfen Zeitlücken, in denen die U-Boote vergeblich in See standen und den Verkehr des Gegners nicht fanden. Diese toten Zeiten drückten natürlich das Versenkungspotential der U-Boote. Immer wieder wurde bei der U-Bootführung geprüft, wie diese unbefriedigenden Verhältnisse zu

bessern seien. Es lag auf der Hand, dass der Hauptgrund der Mangel an Booten, das Fehlen der «Augen» in der Weite des Atlantikraumes war. Aber konnten nicht auch andere Ursachen für das geringe Sichten des Verkehrs eine Rolle spielen, konnte es z.B. dem Gegner möglich sein, die U-Bootaufstellung zu erkennen und zu umgehen?

Bereits bei der Friedensausbildung in der Rudeltaktik hatte die Frage des Einpeilens der U-Boot-Funksprüche durch den Gegner eine Rolle gespielt. Seit Kriegsbeginn verfolgte die U-Bootführung daher mit grosser Sorgfalt jedes Anzeichen gegnerischen Einpeilens unserer Funksprüche und entsprechender Abwehrmassnahmen des Feindes. In der ersten Kriegszeit gaben die Erfahrungen hinsichtlich der Genauigkeit des englischen Einpeilens keinen Anlass zu besonderer Beunruhigung. In meinem Kriegstagebuch schrieb ich darüber:

«... Soweit sich Möglichkeiten zur Nachprüfung ergeben haben, konnte festgestellt werden, dass die Fehler im Einpeilen in Abhängigkeit der Entfernung zur Feindküste bei etwa 300 sm Entfernung durchschnittlich 60-80 sm und oft noch einiges mehr betragen. Die beste bisher bekannte Peilung hat um 30 sm falsch gelegen, und das in unmittelbarer Nähe der französischen Westküste. Der grösste Fehler betrug 320 sm, auf etwa 600 sm Entfernung ...» [8]

Es war selbstverständlich, dass im Laufe der Zeit der Engländer sein Peilnetz ausbauen und bessere Ergebnisse erzielen würde. Schon die günstige Lage und Länge der Peilbasis von den Shetlands bis nach Landsend, der Südwestspitze Englands, gaben ihm ausgezeichnete Peilmöglichkeiten nach. Westen. Durch Inbetriebnahme neuer Peilstationen, z.B. auch auf Island, Grönland und Neufundland, war es ihm möglich, ein den ganzen Nordatlantik überdeckendes Peilnetz aufzubauen. Es musste daher angenommen werden, dass der Gegner jeden Funkspruch der U-Boote erfassen und einpeilen und damit ihren Standort feststellen würde. Jede Funkspruchdurchgabe bedeutete also in dieser Beziehung einen Nachteil. Es war abzuwägen, wie gross sein Vorteil für die U-Bootführung war. Entsprechend war zu entscheiden, ob gefunkt werden musste oder nicht. Die grösstmögliche Einschränkung war anzustreben. Ein voller Verzicht auf die Funksprüche der U-Boote war jedoch nicht möglich. Sie waren die Voraussetzung für den geführten Ansatz, der allein bei der Zusammenfassung des gegnerischen Verkehrs in Geleitzügen grössere Erfolgsmöglichkeiten für die U-Boote bot. Durch Ausbildung und Befehle versuchte die U-Bootführung den schmalen Weg zwischen Vor- und Nachteil des Fun-

8 K. T. B. des BdU vom 23. 1. 1940.

kens so gut wie möglich zu gehen. In einem Nachrichtenbefehl erhielten die U-Bootkommandanten folgende grundsätzliche Richtlinien:

«*Im Angriffsraum:* Funkspruch-Abgabe nur bei taktisch wichtigen Meldungen oder auf Anordnung der Führung oder wenn die Positionen ohnehin dem Gegner gerade bekannt geworden waren.

Auf dem Marsch: Wie vorher. Gelegentliche Funkspruch-Abgabe von weniger wichtigen Nachrichten; hierbei zu beachten, dass durch das Senden nicht das Gebiet für folgende oder dort stehende Boote vergrämt wird.

Technisch: Häufiger Wellen-Wechsel, zusätzliche Verkehrskreise, Funkdisziplin, um dem Gegner das Einpeilen zu erschweren.» [9]

Ob und wie weit der Gegner auf das Funken der U-Boote reagierte, war trotz möglichst genauer Auswertung nicht mit Sicherheit zu erkennen. Bei manchen grösseren Kursänderungen eines Geleitzugs schien es so. Es kam aber auch vor, dass der Gegner trotz des Funkens der Boote in einem bestimmten Raum, sogar nach dort erfolgten Versenkungen oder selbst Geleitzugschlachten, Einzelfahrer oder Geleitzüge unmittelbar hinterher wieder in dasselbe Seegebiet hineinfahren liess.

Entsprechend diesen Erfahrungen stand ich auch dem Vorschlag kritisch gegenüber, U-Boote absichtlich funken zu lassen, um den Gegner zu veranlassen, ihren Aufstellungsraum zu meiden und in scheinbar freie, aber tatsächlich mit schweigenden U-Booten besetzte Seegebiete auszuweichen. Ich schrieb darüber:

«Die Frage des Täuschungs-Funkverkehrs mit dem Ziel, gewisse Gebiete als von U-Booten besetzt, andere Gebiete als von U-Booten frei erscheinen zu lassen, wird als zwar theoretisch sehr einleuchtend, in der praktischen Durchführung aber sehr kompliziert angesehen. Ein weiteres Durchdenken dieser Frage und der daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen führt zu einem weitgehenden Hineinkombinieren in den Gegner *(Gegner denkt, ich denke – also denke ich . .* das sich dem sachlichen Beurteilungsvermögen entzieht. Hinzu kommt die Gefahr falscher oder ungenauer Peilungen des Gegners, die unter Umständen gerade dem Zwecke des Täuschungs-Funks entgegen wirkt . . .»

Ich habe trotzdem zuweilen solchen Täuschungsfunkverkehr versucht. Z.B. erhielten am 29. 6. 1941 mehrere rückmarschierende Boote den Befehl, südwestlich Irlands zu funken, um ein Abdrehen eines 300 sm westlich Irlands gesichteten Geleitzugs nach Süden zu verhindern. Ein Erfolg dieser Massnahme wurde nicht erkennbar.

9 Ständiger Kriegsbefehl des BdU Nr. 243 vom 9. Juni 1941.

Die Untersuchungen über die Frage, warum der Verkehr so schwer zu erfassen war, führten mich immer wieder zu der Forderung nach «mehr Augen» zurück. Es war selbstverständlich, dass dem Gegner die ganze Weite des Nordatlantik von den Azoren bis hoch nach Grönland und Island zur Streuung seiner Geleitzugrouten zur Verfügung stand. Durch die Besetzung Islands und durch Einrichten von See- und Luftstützpunkten auf dieser Insel sowie infolge der immer wirksamer werdenden Hilfe der Vereinigten Staaten für die nach England laufenden Nordatlantik-Geleitzüge [10] bot sich für die Engländer das Ausholen der Geleitzüge weit nach Norden geradezu an.

Nur durch grössere U-Bootzahlen konnte daher das Problem gelöst werden. Es ist deshalb in Folgendem dargestellt, welche Massnahmen und Ereignisse die Zahl der U-Boote im Nordatlantik im Jahre 1941 erhöhten oder absinken liessen.

Am 24.7.1940 hatte die italienische Marine angeboten, mit einer grösseren Zahl von U-Booten im Atlantik unter deutscher operativer Führung zu kämpfen. Bei der Schwäche der eigenen U-Bootkräfte im Krieg gegen England stimmte ich, von der Seekriegsleitung befragt, diesem Antrag sofort zu. Bereits am 25.7.1940 gab das deutsche Oberkommando der Kriegsmarine der italienischen Marineleitung sein Einverständnis.

Sehr bald danach kam der Führer der italienischen U-Boote, Admiral Parona, zu mir. Seine charaktervolle und kluge Persönlichkeit gewann mich in kurzer Zeit. Er war von ganzem Herzen zur Zusammenarbeit bereit. Sehr bald bildete sich ein Vertrauensverhältnis zwischen uns. Wir vereinbarten Folgendes:

1. Die allgemein operative Führung, die Steuerung des Gesamt-Einsatzes, die Zuweisung der Operations-Gebiete, die Entscheidung über die Form der Zusammenarbeit müssen in der Hand des deutschen BdU bleiben.
2. Im Rahmen dieser notwendigen einheitlichen Oberführung soll der italienische FdU eine weitgehende Selbständigkeit und Verantwortung haben. Die italienischen U-Boote sollen nicht nur das Gefühl haben, von Italienern geführt zu werden, sondern es auch tatsächlich sein.[11]

Darüber hinaus wurden Massnahmen-Teilnahme italienischer U-Bootkommandanten an Fernfahrten auf deutschen U-Booten, Ausbildung bei unseren Schulflottillen in der Ostsee und andere – verabredet, um die Italiener in die Atlantikverhältnisse und unsere bewegliche U-Boottaktik einzuführen.

Der Stützpunkt der italienischen U-Boote am Atlantik wurde in

10 Siehe Kapitel 11.
11 K. T. B. des BdU vom 5. November 1940.

Bordeaux eingerichtet. Zur Erleichterung unserer engen Zusammenarbeit kommandierte Admiral Parona den italienischen Seeoffizier Commandante Sestini in meinen Stab. Eine bessere Wahl als die dieses hervorragenden Menschen und Offiziers konnte er nicht treffen. Ich schickte in Paronas Stab den Korvettenkapitän Rösing, der sich bereits als U-Bootkommandant und als Flottillenchef bewährt hatte.

Zur Eingewöhnung in die Verhältnisse des Atlantik gingen die italienischen U-Boote nach dem Passieren der Gibraltarstrasse auf ihre erste Unternehmung in den Seeraum der Azoren. Von dort kommend, trafen nacheinander 27 italienische U-Boote in ihrer neuen Basis Bordeaux ein. Ich besuchte sie. Offiziere und Besatzungen machten einen sehr guten Eindruck. Ohne Zweifel waren sie, wie auch die deutschen U-Bootbesatzungen, besonders ausgewählt. Ich stellte jedoch bald fest, dass sie für den Atlantikkrieg noch viel zu lernen hatten. Diese Lücken der Ausbildung möglichst bald auszufüllen, schien Parona und mir die vordringlichste Aufgabe zu sein.

Im ersten Weltkrieg hatte ich in Konstantinopel erlebt, welch grosse Verehrung und Anhänglichkeit dem deutschen Generalfeldmarschall Freiherrn Colmar von der Goltz vom türkischen Soldaten und der türkischen Bevölkerung entgegengebracht wurde. Ich hatte von ihm gelernt, dass man bei dem Verkehr mit Alliierten sich besonders hüten muss, von einer fremden Nation und ihren Soldaten diejenigen Eigenschaften zu erwarten, die man selbst zu besitzen glaubt. Das Wesen, die Denkungsart und die Erziehung ihrer Soldaten sind anders. Sie haben daher andere Charakterzüge und andere Fähigkeiten. Sie werden in manchem besser und in manchem schlechter sein als man selbst. Der Verkehr mit Bundesgenossen hat daher unvoreingenommen, ohne eigene Überheblichkeit und mit besonderem Takt zu erfolgen. Diese Richtlinie erhielt die deutsche U-Bootwaffe für ihre Zusammenarbeit mit den Italienern. Im Kriegstagebuch[12] wurde sie für die Unterrichtung der italienischen U-Bootbesatzungen dahingehend präzisiert, «dass sie an das, was ihnen fehlt, so herangeführt werden, dass sie von selbst darauf kommen, aus sich heraus unsere Erfahrung annehmen und nicht zu hart und plötzlich darauf gestossen werden.»

Nach ihrer ersten Eingewöhnungsfahrt in das Seegebiet der Azoren wurden ab Anfang Oktober die italienischen U-Boote zusammen mit den deutschen im Hauptverkehrsgebiet westlich des Nordkanals eingesetzt. Ich gab ihnen die Positionen westlich und südwestlich der deutschen Aufstellung, wo die englische Luftüberwachung geringer war. Ich erhoffte von

12 K. T. B. des BdU vom 5. November 1941.

dem zusätzlichen Aufmarsch der italienischen U-Boote hauptsächlich eine Aufklärungshilfe. Ich sah also in ihrer Unterstützung vor allem die Erfüllung meines sehnlichen Wunsches nach «mehr Augen».

Ich wurde jedoch in den nächsten acht Wochen, in den Monaten Oktober und November 1940, darin enttäuscht. In keinem Fall konnten italienische U-Boote ihre deutschen Kameraden an den Feind heranbringen. Die italienischen Feindmeldungen waren entweder ungenau oder kamen sehr verspätet; Fühlunghalten am Gegner und eigene Angriffe misslangen. Auch in allen Fällen, in denen deutsche U-Boote den Gegner sichteten, an ihm Fühlung hielten, dadurch andere deutsche U-Boote an ihn heranschlossen und angriffen, kamen die italienischen nicht zum Angriff an diese Geleitzüge heran.

Dieser grosse Unterschied der Leistung zeigte sich in folgender Gegenüberstellung: Vom 10. Oktober bis 30. November 1940 brachten italienische U-Boote in dem gemeinsamen Operationsgebiet insgesamt 243 Seetage zu. Sie haben in dieser Zeit ein Schiff mit 4‘866 BRT versenkt. Das Potential des italienischen U-Boots pro Boot und Seetag belief sich also auf 20 BRT. In demselben Zeitraum und gleichen Seegebiet war die Zahl der Seetage aller deutschen U-Boote 378. Sie versenkten dort im gleichen Zeitraum 80 Schiffe mit 435‘189 BRT. Ihr Potential pro U-Boot und Seetag war also 1‘115 BRT.[13]

Wo lagen die Ursachen für diese grosse italienische Unterlegenheit? Es stellte sich heraus, dass die italienische U-Bootwaffe im Frieden nur nach den alten, herkömmlichen Gesichtspunkten des U-Booteinsatzes ausgebildet war. Die U-Boote sollten einzeln in bestimmten Seegebieten Aufstellung nehmen, dort einen Gegner erwarten, um ihn dann im Unterwasser-Angriff als Unterwasser-Boot anzugreifen. Ihre gute Artilleriebewaffnung war für die Beschiessung gegnerischer Stützpunkte gedacht. Es fehlte ihnen daher die jahrelange Schulung, die die deutschen U-Boote in der beweglichen Kampfführung erhalten hatten: Sie beherrschten nicht das Melden des Gegners, das stunden-, sogar tagelange zähe ungesehene Fühlunghalten, das mit seinem dauernden Heran- oder Abstaffeln an der Grenze der Sichtweite ständige grösste Aufmerksamkeit erfordert, nicht das Vorsetzen zum Angriff und den Angriff nachts über Wasser in eigener schneller Bewegung und in die Bewegung des von Sicherungsfahrzeugen umschwärmten und Zick-zack-Kurse steuernden Geleitzugs hinein mit all seinen rasch wechselnden Situationen.

Diese Mängel der Ausbildung konnten nun nicht in wenigen Wochen nachgeholt werden.

13 Versenkungszahlen nach den heute zugänglichen englischen Angaben. Berechnung von Dr. Jürgen Rohwer, Arbeitskreis für Wehrforschung.

Es kam hinzu, dass auch die Bauart der italienischen U-Boote zum Teil diesem beweglichen Überwasserkampf am Geleitzug nicht Rechnung trug. Bei der deutschen Bauart galt das Prinzip, den Turm des U-Boots so klein und niedrig und damit so unsichtbar wie möglich zu machen. Der höchste Punkt des Turms musste das doppelglasbewehrte Auge des Ausguckpostens sein. Nur dann nämlich sichtete der Ausguck den Gegner bei Tage bereits ehe der U-Bootturm über dem Horizont für diesen überhaupt sichtbar wurde. Bei den italienischen U-Booten war der Turm sehr lang und hoch. Er bot bei Tag und Nacht eine auffällige Silhouette. Der Ausguckposten stand tiefer als der sehr hoch geführte Turm mit den langen Sehrohr-Böcken.

Die italienischen U-Boote hatten ferner keinen Diesel-Zuluftmast im Turm. Das bedeutete, dass sie bei der Überwasserfahrt stets mit offenem Turmluk fahren mussten, damit die Dieselmaschinen die notwendige Verbrennungsluft bekamen. Dies war zwar bei den Wetterverhältnissen im Mittelmeer im Allgemeinen möglich, aber nicht im Atlantik. Hier schlugen in der Schlecht-Wetter-Zeit die Brecher über den Turm. Das *grüne* Wasser drang dann durch das offene Turmluk in das Boot und verursachte Störungen in der technischen Anlage, besonders in der wichtigen elektrischen Armatur.

Admiral Parona griff die Behebung dieser Mängel mit aller Tatkraft an. Für das Können der Kommandanten wurde durch taktische Ausbildung bei schulmässigen Angriffsübungen am gesicherten Geleitzug in der Ostsee Besserung erhofft. Um die Eignung der Boote für die neuen Aufgaben zu verbessern, liess Parona ihre Türme in der Werft des Stützpunktes Bordeaux beschleunigt umbauen. Diese Arbeiten lagen in der Hand seines tüchtigen Verbandsingenieurs, des auch von mir sehr geschätzten Kapitäns Feno. Die Türme wurden verkürzt und verkleinert und mit einem Diesel-Zuluftmast versehen.

Ich selbst sah mich nach den gemachten Erfahrungen gezwungen, auf eine Zusammenarbeit mit den Italienern in enger Aufstellung zunächst zu verzichten. Mein Wunsch nach «mehr Augen» war wieder einmal nicht erfüllt.

Im Einvernehmen mit Admiral Parona erhielten die italienischen U-Boote für die Folgezeit ihre Aufstellung im Westen und Süden der deutschen U-Boote, jedoch unabhängig von diesen. Hier errangen einzelne italienische Boote gegen Einzelverkehr durchaus Erfolge.

In den Monaten Dezember 1940 bis Februar 1941 war die Zahl der deutschen Front-U-Boote, wie bereits dargestellt, weiter abgesunken. Es standen eine Zeitlang nur 18 Boote für die operative Kriegführung im Atlantik zur Verfügung. Von ihnen waren jeweils ein Drittel, also im

Allgemeinen nicht mehr als etwa sechs, manchmal sogar nur drei am Feind. Es führten demnach in der U-Bootwaffe zeitweilig nur 120 bis 240 Mann den Krieg gegen den Hauptgegner, die grosse Seemacht England. Die hohen Zahlen, die die U-Boote als Namen trugen, z.B. U 570 oder U 820, bedeuteten nicht, dass wir eine entsprechend grosse Menge von U-Booten besassen. Sie sollten lediglich dem Gegner die Feststellung der geringen Stärke unserer U-Bootwaffe erschweren.

Die Zahl der «Augen», um Geleitzüge für die deutsche U-Bootführung im Nordatlantik zu finden, hatte weiter abgenommen. Die stärkeren U-Bootstreitkräfte im Atlantik hatten jetzt die Italiener mit ihren 25 U-Booten.

Daher veranlassten mich die guten Ergebnisse einzelner italienischer U-Boote in den Kampfräumen südlich der deutschen und die inzwischen nachgeholte Ausbildung der Italiener, im Februar 1941 einen neuen Versuch unmittelbarer operativer Zusammenarbeit im Geleitzugkampf zu machen.

Die in See stehenden italienischen U-Boote erhielten hierfür am 18.2. 1941 den Befehl, weiter nach Norden zu gehen und die Aufstellung der wenigen deutschen U-Boote im Süden von Island in südlicher Richtung zu verlängern.

Es folgte nun bis Anfang Mai eine Periode der taktischen Zusammenarbeit. Aber auch sie entsprach nicht den Erwartungen. Wenn von den italienischen U-Booten auch einige Einzelfahrer versenkt wurden, so waren sie doch keine Hilfe beim Erfassen und Bekämpfen der Geleitzüge. Sie erzielten hierbei im Gegensatz zu den deutschen U-Booten wiederum keine Erfolge. Der Kampf am Geleitzug lag ihnen nicht.

Daher kam ich am 5. Mai zu dem Schluss, dass ein gemeinsames Operieren im Nordatlantik unzweckmässig und künftig zu unterlassen sei. In einer Besprechung mit Admiral Parona am 15. Mai legten wir als künftige Operationsgebiete der Italiener fest:

a) Die Seeräume westlich Gibraltars,
b) ein Gebiet im Nordatlantik südlich der deutschen Operationsräume,
c) nach vorheriger Vereinbarung das Seegebiet von Freetown.

In diesen südlichen Gebieten, und besonders auch bei ihrem späteren Einsatz in der Karibischen See und an der brasilianischen Küste leisteten einige italienische U-Boote in Einzelunternehmungen, hauptsächlich gegen Einzelverkehr, sehr Gutes. Das Ergebnis ihrer Fernfahrten entsprach durchaus den gleichzeitigen deutschen Leistungen in diesen Seeräumen. Als erfolgreiche italienische U-Bootkommandanten sind besonders zu nennen: Der Tenente di Vascello Gazzana, der Capitano di Fregata Longobardo und die Capitani di Corvetta Carlo Fecia di Cossato,

Giovannini und Longanesi-Cattani. Cossato und Gazzana wurden mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet. Cossato versenkte 16 Schiffe mit 86‘438 und Gazzana 11 Schiffe mit 90‘601 BRT.

Dass die Italiener als Einzelkämpfer im Mittel- und Südatlantik Gutes leisteten, aber im Angriff auf die Geleitzüge unter den harten Wetterverhältnissen des Nordatlantik versagten, lag letzten Endes, wie ich glaube, an der Art ihres Charakters und ihrer soldatischen Haltung. Sie sind sehr wohl befähigt, mit Mut und Einsatzbereitschaft den Gegner anzupacken. Hier werden sie unter Umständen im Schwung des Angriffs kühner vorgehen als wir, die wir uns vielleicht von der Hingabe an den kämpferischen Augenblick nicht so hinreissen lassen. Beweis für ihren Angriffselan im Seekrieg sind wagemutige Einzelhandlungen wie das Eindringen von drei italienischen bemannten Torpedos unter Führung des Fürsten Borghese in den Hafen von Alexandrien und die schwere Beschädigung der dort liegenden englischen Schlachtschiffe «Queen Elisabeth» und «Valiant», oder auch das tapfere Verhalten der italienischen U-Boote «Torvicelli», «Galilei» und «Ferraris» bei ihrer eigenen Versenkung.

Der Kampf am Geleitzug erfordert jedoch nicht nur Mut und Einsatzbereitschaft, sondern auch Härte und Zähigkeit, um die nervenzehrende Aufgabe erfüllen zu können, über Stunden und Tage, ohne selbst angreifen zu dürfen, in dauernder gefahrvoller Nähe des Geleitzuges zu bleiben, bis auch die anderen Boote diesen erreicht haben und es dann Zeit ist zu gemeinsamem nächtlichem Angriff.

Dieses harte Stehvermögen ist, wie ich glaube, bei uns in grösserem Masse als bei den Italienern vorhanden.

Für die schwierige Aufgabe des Findens der Geleitzüge im Hauptkampfgebiet des Nordatlantik waren die italienischen U-Boote keine wirksame Hilfe.

Ich war infolgedessen bemüht, wenigstens jede Minderung der deutschen U-Bootzahlen im Nordatlantik zu verhindern, wenn schon ihre fühlbare Vermehrung wegen der langen Bauzeit der neuen U-Boote erst sehr viel später kommen konnte.

Zu diesen Bemühungen gehörte, dass ich mich in der zweiten Hälfte des Jahres 1940 der Entsendung von U-Booten aus dem Operationsgebiet des Nordatlantik in den Südatlantik widersetzte. Es gehörte dazu auch meine Ablehnung der Abstellung von U-Booten für Nebenaufgaben und schliesslich gegenüber der Entsendung eines grossen Teils der Atlantik-U-Boote in den Gibraltar-Raum und in das Mittelmeer.

Es gibt im Kriege den Begriff der Diversionswirkung. Man versteht darunter, dass man durch Ausweitung des Angriffs auf andere Gebiete den Gegner zwingt, auch dort Abwehrkräfte einzusetzen, die, wenn er sie vom

Hauptkriegsschauplatz wegnehmen muss, sich hier in einer Entlastung für die eigene Kriegführung auswirken. Eine Diversion hat aber nur dann Wert, wenn dabei, im Ganzen gesehen, ein Nutzen für die eigene Kriegführung heraussprinqt. Sie ist zwecklos, wenn sie die Voraussetzungen zur Erfüllung der Hauptaufgabe schmälert. Man darf also, um eine Diversionswirkung zu erzielen, keine Kräfte wegnehmen, die dem strategischen Hauptziel des Seekriegs dienen, es sei denn, dass diese Kräfte gleichzeitig mit der Diversion ihre eigentliche Aufgabe in gleichem Masse wie auf dem Hauptkriegsschauplatz erfüllen können.

Die seestrategische Aufgabe der deutschen Kriegsmarine war der Handelskrieg, also die Aufgabe, eine möglichst grosse Zahl gegnerischer Handelsschiffe zu versenken. Auf ihre *Versenkung* kam es allein an. Deshalb durften keine, theoretisch gesehen noch so richtigen Diversionsmassnahmen erfolgen, die zu einer Abnahme der Versenkungen im Ganzen führten.

Die Richtigkeit dieses Satzes wird anschaulich, wenn man sich in die Lage des Gegners versetzt. Es besteht, glaube ich, kein Zweifel darüber, wie der Feind folgende Frage beantworten würde: Was ist dir lieber? Soll ich deine Abwehrkämpfe zersplittern und sie in möglichst hohem Masse beanspruchen, aber dir dabei im Ganzen doch weniger Schiffe versenken oder soll ich *nicht* versuchen, dich möglichst überall zu «binden», aber dir dafür mehr Schiffe vernichten?

Ich wurde im Jahre 1940 wiederholt gedrängt, mit mehrere U-Booten in den Südatlantik zu gehen, um eine Diversionswirkung zu erreichen und dort leicht zu erringende Erfolge zu ernten. Versorgungsmöglichkeiten für diese U-Boote durch Überwassertanker wurden von der Seekriegsleitung in Aussicht gestellt. In Anbetracht der wenigen U-Boote im Hauptkampfgebiet westlich Englands konnte ich mich zu einer Süd-Diversion mit mehreren U-Booten nicht entschliessen. Jedes U-Boot bedeutete mehr Augen für das Finden der Geleitzüge und hatte damit neben seinen eigenen Versenkungen einen statistisch nicht erfassbaren, aber doch ins Gewicht fallenden Einfluss auf das Gesamtergebnis. Es kam hinzu, dass das Potential der U-Boote im Operationsgebiet westlich Englands, wie bereits dargelegt, gross war und dass daher selbst bei hohem Versenkungserfolg im Operationsraum des Südatlantik die langen Hin- und Rückmarschzeiten von diesem günstigen Ergebnis für die Versenkungshöhe pro Seetag einen erheblichen Teil verzehren würden. Es sprachen also damals die gleichen Gründe gegen die Verlegung von U-Booten in den Südraum zum Ziele der Diversionswirkung, die mich während der Schlecht-Wetter-Periode im Norden davon abhielten, nach Süden auszuweichen.

Immerhin war die Kenntnis der Verhältnisse im Südraum für die

U-Bootführung wertvoll. Denn es war natürlich möglich, dass in der Zukunft Zeiten kommen konnten, in denen eine Verlegung des U-Bootkrieges mit mehreren Booten in dieses südliche Gebiet trotz des langen Weges dorthin im Sinne eines möglichst hohen Gesamt-Versenkungsergebnisses liegen würde.

Ich schickte daher im Juni 1940 lediglich ein U-Boot, das Boot U A, nach dem Süden. Es war in Deutschland für die türkische Marine gebaut und zu Beginn des Krieges von uns übernommen worden; Grösse und Unhandlichkeit machten es für den Geleitzugkampf im Nordraum wenig geeignet. Ihm folgte im November/Dezember 1940 U 65. Es hatte guten Erfolg. Aber auf die sehr lange Unternehmung umgerechnet, war das Ergebnis geringer als im Nordraum. Entsprechend einer allgemeinen Weisung der Seekriegsleitung sandte ich zu Beginn des Jahres 1941 wieder nur ein U-Boot nach dem Süden, U 37.

Erst im Februar 1941, als das Potential im Nordraum abgesunken war, entschloss ich mich, einige grosse Boote vom Typ IX nach dem Operationsgebiet von Freetown im Südatlantik zu senden. Sie hatten dort in den ersten vier Monaten sehr gute Erfolge, so dass zu dieser Zeit die Nachteile ihres Abzugs aus dem Nordraum wahrscheinlich ausgeglichen wurden. Aber auch ihre besonders günstigen Ergebnisse im Operationsgebiet ergaben nicht die Höhe des Potentials, die wir im Sommer 1940 im Nordraum hatten.

Für erfolgreiches Suchen und Bekämpfen der Geleitzüge im Nordatlantik mangelte es eben an der nötigen Bootzahl. Als allmählich im Laufe des Jahres 1941 klar wurde, dass ein zusätzliches Operieren grosser Schiffe im Atlantik, auf das ich am Schluss dieses Abschnitts noch zu sprechen komme, nicht mehr möglich war, wurde es immer notwendiger und dringlicher, alle Kräfte der Marine für den U-Bootkrieg zusammenzufassen. Seine Eigenart wurde jedoch, vor allem von unserer politischen Führung, nicht verstanden. Sie sah im Jahre 1941 nur, dass die Erfolge der U-Boote geringer wurden und erkannte nicht, dass die Ursache davon in den zu geringen U-Bootzahlen lag und damit in dem Mangel an «Augen», um den feindlichen Verkehr aufzufinden. Mindestens machte sie sich das nicht in vollem Masse klar. Ich hatte keinen Zugang zu Hitler und keine anderen Mittel und Wege, ihn zu überzeugen, als durch immer wieder der Seekriegsleitung vorgelegte Darstellungen und Anträge. Trotzdem wurde daraus nicht die richtige Folgerung der Zusammenfassung aller verfügbaren U-Boote für den Atlantikkrieg gezogen. Es trat im Gegenteil im Sommer 1941 die Neigung ein, von den im Tonnage-Krieg eingesetzten Atlantikbooten immer wieder einige für Nebenaufgaben wegzunehmen, obwohl sie für diese oft kaum geeignet waren, weil die

gestellten Forderungen der Eigenart des U-Bootes und seinen militärischen Möglichkeiten nicht Rechnung trugen.

Auf Bitten des Oberkommandos der Luftwaffe waren zwei operative U-Boote zur Abgabe von täglich zwei bis drei Wettermeldungen in bestimmten Seeräumen auf gestellt. Sie fielen also für die U-Boot-Operationen aus. Wenn, wie es vorkam, nur vier U-Boote überhaupt im Atlantik standen, so war die Abstellung der Hälfte für diesen Nebenzweck, der sie dem Kampf entzog, nicht vertretbar.

Mit dem Beginn des Krieges gegen Russland wurden 8 U-Boote in der Ostsee gegen den russischen Gegner eingesetzt. Sie fanden kaum irgendwelche Ziele und hatten keine nennenswerten Erfolge, so dass sie mir schliesslich im September 1941 zurückgegeben wurden.

Ebenfalls gegen Russland wurden ab Juli 1941 4-6 U-Boote in das Polarmeer abgestellt, obwohl zu diesem Zeitpunkt dort noch kein alliierter Nachschub-Verkehr lief. Auch diese U-Boote fanden daher keine Ziele. Ich wandte mich mehrfach gegen diese Massnahmen und schrieb z.B. über die Polarboote:

1. Die bisherigen unmittelbaren Erfolge sind sehr gering und fallen nicht ins Gewicht. Gründe: Verkehr mit kleinsten Schiffen, auf die Torpedo-Angriffe wenig Erfolg versprechen ...,

2. die Entscheidung des Krieges muss im Kampf gegen die Einfuhr Englands fallen. Dieser Kampf ist die Hauptsache der U-Boote, die ihnen durch andere Streitkräfte nicht abgenommen werden kann. Die Entscheidung im Kampf gegen Russland fällt zu Lande. U-Boote können in ihm nur eine Nebenrolle spielen.[14]

Häufig wurde deutschen Hilfskreuzern, Blockadebrechern, Versorgungsschiffen und Prisen für lange Strecken ihrer Ein- und Ausmarschwege ein U-Boot mitgegeben, obwohl es nur sehr geringe Aussicht hatte, das Schiff gegen Angriffe schützen zu können und auch in keinem Falle helfen konnte, falls es zur Versenkung des geleiteten Schiffes durch den Gegner kam. Denn dieser Angriff erfolgte entweder aus der Luft oder auf weite Entfernung durch die Artillerie feindlicher Kriegsschiffe, wobei die Gegner sich hüteten, in die Nähe des deutschen Schiffes und damit in den Angriffsbereich eines selbstverständlich vermuteten deutschen U-Bootes zu gehen. Sie hielten sich auch nach der Versenkung ihres Opfers in weiter Entfernung und verschwanden dann.

Für Nebenaufgaben lag Anfang November 1941 bei der U-Bootführung die Forderung der Seekriegsleitung nach 14 U-Booten neben den

14 K. T. B. Ski, Teil C IV, Seite 166/167.

beiden Wetter-U-Booten vor. Damit blieben für die Atlantik-Kriegführung nur noch 5 bis 10 U-Boote in See übrig. Ich wandte mich gegen diese Forderung und schrieb deswegen:

«... Der BdU ist nach wie vor der entschiedenen Ansicht, dass die Hauptaufgabe des U-Bootkrieges das Schlagen ist. Ausschliesslich durch das Schlagen hat er seine Wirkung gegen England, dem es nur willkommen sein kann, wenn der U-Bootkrieg für Wochen zum Erliegen kommt. Da bereits aus politisch-strategischen Gründen eine Teilung der U-Bootwaffe – siehe Mittelmeer – erforderlich wird und unvermeidlich ist, sollte m. E. unbedingt vermieden werden, durch laufende Absplitterung für Nebenaufgaben den U-Bootkrieg im Atlantik lahmzulegen ...

Die Schwächung des U-Bootkrieges beim Abzug von Booten für Sonderaufgaben kann auch nicht etwa nach dem prozentualen Ausfall von Erfolgen der abgestellten Boote im Einzelnen gemessen werden; der Ausfall eines Bootes wirkt sich vielmehr in weit grösserem Masse aus: In der *Aufklärung* bedeutet der Ausfall eines Bootes geringeren Aufklärungsbericht für alle und geringere Chance, etwas zu finden. Das Finden ist aber das schwierigste Problem des U-Bootkrieges überhaupt.

Nach dem *Finden* bedeutet das Fehlen eines Bootes geringere Aussichten, Fühlung zu halten und sie nach dem Abreissen wieder zu gewinnen.

Beim *Angriff* selbst wird die Aussicht für das einzelne Boot umso grösser, je mehr Boote dran sind, je mehr also die Abwehr zersplittert wird. Das heisst zusammengefasst:

Für Sonderaufgaben abgestellte Boote verlieren nicht nur die eigenen Erfolgsaussichten, sondern auch die Aussichten der für die eigentlichen U-Boot-Operationen verbleibenden Boote werden beträchtlich herabgesetzt.

... Der BdU ist zusammenfassend der eindeutigen Ansicht, dass ein Schwächen oder zeitliches Hinausschieben eines wirkungsvollen U-Bootkrieges gegen England durch Abstellung von Booten für Nebenaufgaben falsch ist.»[15]

Diese Dinge müssen hier erwähnt werden, weil sie für die Hauptaufgabe der U-Boote, das Versenken, von entscheidender Bedeutung waren. Selbstverständlich hatten alle diese Abstellungen von U-Booten ihren Sinn und ihren Zweck. Aber der Nutzen war gering im Vergleich zu den Nachteilen für die Hauptaufgabe des Versenkens. Für diese galt es, alle Kräfte zusammenzufassen.

Ein wesentlicher Grundsatz jeder Kriegführung ist, an der entscheidenden Stelle so stark wie möglich zu sein. Der Versenkungskrieg im Atlantik

15 K. T. B. Ski, Teil C IV, Seite 220/221, K. T. B. BdU vom 10. 11. 1941. K. T. B. Ski, Teil C IV, Seite 166/167.

durfte daher nicht geschmälert werden. Die Engländer empfanden daraus sich ergebende Vorteile sehr genau. Bei Churchill und in Roskills Geschichte des zweiten Weltkrieges, «Der Krieg zur See», wird geschildert, wie günstig sich unsere falschen «Diversionen», die auch im Jahre 1942 noch erfolgten, für sie auswirkten. Sie ersparten ihnen Schiffs Versenkungen. Und nur diese machten ihnen Sorge.[16]

Zu diesen Mängeln, Zersplitterungen und Hemmungen der Atlantik-Kriegführung kam ab September 1941 noch ein Ereignis hinzu, das den U-Bootkrieg im Atlantik fast völlig zum Erliegen brachte. Es war die ungünstige militärische Lage im Mittelmeerraum, die die Überführung eines grossen Teils der Atlantik-U-Boote in das Mittelmeer verursachte.

Wie war es zu dieser ungünstigen Lage im Mittelmeer gekommen?

Die britische Regierung hatte am 30. Januar 1939 den Kriegsplan der Admiralität genehmigt, der einen Krieg mit Deutschland und Italien zur Voraussetzung hatte.[17] Mit einem späteren aktiven Eingreifen Japans war gerechnet worden.

Im englischen Plan stand an erster Stelle die Sicherung der atlantischen Seewege. Sie wurde bezeichnet als «von höchster Wichtigkeit». Denn die Herrschaft über sie längere Zeit zu verlieren, würde eine «schnelle und endgültige Katastrophe» bringen.

Als von *zweithöchster* Wichtigkeit für England war das Mittelmeer genannt, weil durch dieses Meer der Öltanker-Verkehr aus dem Persischen Golf und der grössere Teil des englischen Handels aus Indien und dem Fernen Osten liefen. Da die Benutzung des Seeweges durch das Mittelmeer wegen der starken See- und Luftmacht Italiens für den englischen Verkehr nicht möglich sein würde, sah der Kriegsplan vor, dass die Handelsschiffahrt aus dem Persischen Golf und dem Osten den langen Weg um das Kap der Guten Hoffnung nach England zu machen habe. Trotzdem würde es von besonderer Wichtigkeit sein, die Zufahrten zum Mittelmeer im Westen bei Gibraltar und im Osten im Roten Meer in fester Hand zu behalten. Von dem Besitz Gibraltars hinge, neben seiner Bedeutung für die Blockade Italiens, auch weitgehend die Sicherheit des Nord-Süd-Schiffahrtsweges im Atlantik ab.

Entsprechend diesem Plan schickten die Engländer ab Frühjahr 1940, obwohl Italien noch neutral war, ihren Handel um das Kap der Guten Hoffnung. Die Niederlage Frankreichs im Juni 1940 brachte als weiteren Nachteil für die englischen Seeinteressen im Mittelmeer das Ausscheiden

16 Bei der Schilderung des Jahres 1942 wird auf den Nutzen unserer «Diversionen» für England und die entsprechenden Darstellungen bei Churchill und im «Krieg zur See» noch einmal eingegangen werden.

17 Roskill, The War at Sea, Band I, Seite 41.

der verbündeten französischen Flotte mit sich. Die englische Admiralität hielt es daraufhin sogar für notwendig, das östliche Mittelmeer von ihren Seestreitkräften zu räumen und diese bei Gibraltar zu konzentrieren. Die Sorge um den Schutz der Seewege im Atlantik, die vordringlich zu sichern waren, führte zu diesem Entschluss. Nach Ausfall der verbündeten französischen Seemacht schien es nicht mehr möglich, neben der Hauptaufgabe im Atlantik auch das östliche Mittelmeer wie bisher unter Kontrolle zu halten. Churchill griff jedoch ein und verhinderte die Durchführung dieses Entschlusses. Bei aller Würdigung der Gründe der Admiralität fürchtete er für diesen Fall den Verlust von Malta und Ägypten.[18]

Alle diese Massnahmen lassen die Grundeinstellung Englands zum Mittelmeerproblem erkennen. Auf der Seite der Achsenmächte bestand dem gegenüber überhaupt kein gemeinsamer Plan für eine einheitliche Kriegführung Italiens und Deutschlands, also auch nicht für den Krieg im Mittelmeer.

Am 10. Juni 1940 trat Italien in den Krieg ein. Die nun folgenden Geschehnisse zeigten, dass Italien keine strategische Konzeption für seinen Kampf im Mittelmeerraum hatte. Zu dieser hätte vor allem die Sicherung der italienischen Position in Nordafrika und ihre Erweiterung nach West und Ost gehört. Denn sie war der Schirm für die langgestreckten Küsten des italienischen Heimatlandes. Von ihr aus konnten die englischen Ost-West-Wege im Mittelmeer zur See und besonders aus der Luft bekämpft werden. Sie bot sich als Aufmarschgebiet zu einem Stoss nach Ägypten und nach den für die englische Versorgung wichtigen Ölgebieten Englands im Nahen Osten an.

Voraussetzung für Festigung und Ausbau der italienischen Position in Nordafrika war ein offenes Vorgehen der italienischen Flotte gegen die englischen Seestreitkräfte im Mittelmeer und vor allem die Ausschaltung Maltas, weil es die italienischen Nachschubwege nach Nordafrika als englische Flotten- und Luftbasis bedrohte. Zahlenmässig waren die italienische Flotte und Luftwaffe hierzu in der Lage.

Die italienische Wehrmachtführung verfolgte jedoch nicht solche grossen strategischen Ziele. Zunächst wurde noch in Südfrankreich Erfolge gesucht. Erst im September 1940 begann eine schwache italienische Offensive von Libyen aus gegen Ägypten. Sie kam nur wenig vorwärts. Gleichzeitig mit dieser Operation griffen die Italiener von Albanien her Griechenland an. Auch dieser Angriff blieb bald stecken. Als die Engländer im Dezember 1940 in Libyen zur Gegenoffensive antraten, erlitten die Italiener eine schwere Niederlage, die zum Verlust der Cyrenaika führte.

18 Siehe Churchill, «The Second World War», Band II, S. 390 und S. 392.

Die italienische Flotte und U-Bootwaffe erwiesen sich als nicht so wirkungsvoll, wie es von ihr Freund und Feind wegen ihrer Stärke erwartet haben. Offensive Massnahmen gegen die englischen Seestreitkräfte wurden nicht getroffen. Bei allen Begegnungen mit der englischen Flotte konnte sich die italienische Marine nicht durchsetzen. Die grosse italienische U-Bootwaffe hatte im Mittelmeer bei starken Verlusten nur geringe Erfolge. Die Leistungen der englischen Boote in demselben Seeraum waren dagegen erheblich besser.

Grossadmiral Raeder befürwortete im September 1940 auf Grund entsprechender Denkschriften der Seekriegsleitung in zwei Vorträgen bei Hitler, dass die deutsche Kriegführung ihren Schwerpunkt ins Mittelmeer verlegen sollte. (Die Absicht Hitlers, im kommenden Jahr mit Heer und Luftwaffe gegen Russland anzutreten, war der Seekriegsleitung noch nicht bekannt.) Das Ziel müsse sein, die Länder des Nahen Ostens in die Gewalt der Achsenmächte zu bekommen. Hierbei könnten Heer und Luftwaffe zusammen mit der italienischen Wehrmacht ihren Teil zum Kampf gegen den Hauptgegner England beitragen. Raeder bot jedoch nicht die Unterstützung der deutschen Kriegsmarine durch Seestreitkräfte und U-Boote an, weil deren Aufgabe auf dem Hauptkriegsschauplatz im Atlantik lag.

Die Kriegführung im nordafrikanischen Raum entwickelte sich dann weiter ungünstig. Die Italiener liefen Winter 1940/41 Gefahr, durch die englische Offensive aus Nordafrika herausgedrückt zu werden. Jetzt nahmen sie Hitlers Angebot einer Hilfe durch deutsche Divisionen an, das sie 1940 abgelehnt hatten. Rommel ging im Februar 1941 nach Libyen und drängte in einer stürmischen Offensive die englische Front bis zur ägyptischen Grenze zurück. Das deutsche Oberkommando der Wehrmacht legte ihm nach Erreichung dieses Ziels aus Sorge vor der unsicheren Nachschubfrage Zurückhaltung auf. Diese Befürchtung war durchaus berechtigt. Die Engländer wussten, wo der schwache Punkt der Rommelschen Offensive lag. Sie griffen in erster Linie von Malta aus mit Flugzeugen, U-Booten und Überwasserstreitkräften die italienischen Nachschub-Geleitzüge nach Afrika an. Die Italiener waren nicht in der Lage, die Transporte über See ausreichend zu schützen. Es rächte sich jetzt, dass Malta nicht vor der afrikanischen Operation ausgeschaltet worden war, ein Erfordernis, auf das der deutsche Verbindungsoffizier beim Oberkommando der Marine, Admiral Weichold, wiederholt hingewiesen hatte. Es rächte sich ferner, dass die italienische Flotte nicht gleich nach Kriegsbeginn gegen die verhältnismässig schwachen englischen Seestreitkräfte offensiv vorgegangen war. Mit rein defensiver Sicherung der Geleitzüge liess sich die Schutzaufgabe der Seeverbindung nach Nordafrika nicht lösen. Es rächte sich

auch, dass durch den Griechenland-Angriff die Kräfte der italienischen Marine- und Transporttonnage überbeansprucht und zersplittert wurden und infolgedessen die italienische Flotte auch an Ölmangel litt.

Vom Juli 1941 an stiegen die monatlichen Verluste an Versenkungen oder Beschädigungen bis auf 70% der eingesetzten italienischen Tonnage für Nordafrika an. Der Nachschub für Rommel reichte nicht aus. Das Afrika-Korps war sehr gefährdet. Nunmehr griff Hitler ein und befahl der Kriegsmarine die Entsendung deutscher U-Boote ins Mittelmeer. Ende September 1941 gingen die ersten 6 Atlantik-U-Boote durch die Strasse von Gibraltar. Anfang November folgten weitere vier U-Boote. Das Auftreten dieser kampferprobten U-Bootbesatzungen aus dem Atlantik im Mittelmeer wirkte sich sofort aus. Am 13. November 1941 versenkte U 81 (Kapitänleutnant Guggenberger) ostwärts Gibraltar den englischen Flugzeugträger «Arc Royal», am 25. November U 331 (Kapitänleutnant Freiherr von Tiesenhausen) im östlichen Mittelmeer das englische Schlachtschiff «Barham» und am 14.12.1941 U 557 (Kapitänleutnant Paulsen) westlich Alexandriens den englischen Kreuzer «Galatea».

Ausser der Entsendung von U-Booten hatte Hitler Ende Oktober die Verlegung der deutschen Luftflotte 2 (Generalfeldmarschall Kesselring) in das Mittelmeer befohlen. Sie hatte die Aufgabe, in dem am meisten gefährdeten Seeraum der Sizilienstrasse die Luftherrschaft zu erringen. Dies gelang ihr weitgehend. Vor allem wurde Malta als Stützpunkt der englischen Angriffe auf die italienischen Nachschub-Geleitzüge nahezu ausgeschaltet. Hauptsächlich durch die Leistungen der Luftflotte 2, dann aber auch durch die erwähnten Kriegsschiffversenkungen deutscher U-Boote und weiterhin durch Verluste und Beschädigungen der englischen Mittelmeerflotte, welche deutsche Minen vor Tripolis verursachten und durch das tapfere Eindringen italienischer Zweimann-Torpedos in Alexandrien[19] kamen die englischen Angriffe auf die Seeverbindungen für das Afrika-Korps fast völlig zum Erliegen. Rommel, der Ende 1941 wegen Nachschubmangels wieder nahezu auf seine Ausgangsstellung hatte zurückgehen müssen, konnte im Januar 1942 eine neue Offensive beginnen. Die Luft- und Seelage im Nachschubgebiet des mittleren Mittelmeers hatte sich also wesentlich zu unseren Gunsten verändert.

Der Abzug von U-Booten aus dem Atlantik in den Mittelmeerraum schwächte natürlich die Atlantikkriegführung erheblich. Ich hielt ihn jedoch für unvermeidbar, weil die Gefährdung des deutschen Afrika-Korps beseitigt werden musste. Am 22. November 1941 bekam ich jedoch von der Seekriegsleitung den Befehl zum *schwerpunktmässigen* Einsatz

19 Siehe Seite 145 dieses Kapitels.

der gesamten Front-U-Bootwaffe im Mittelmeer und westlich der Strasse von Gibraltar. Die Begründung für diesen Befehl lautete:

1. Britische Nordafrika-Offensive in Verbindung mit Nachrichten über britisch-gaullistische Ladungsabsichten in Französisch-Nordafrika bringt akute Gefahrlage für Gesamt-Mittelmeer und Italien. Soweit durch Seekriegführung beeinflussbar, ist Seeraum Gibraltar für Weiterentwicklung der Lage und Abwendung der Krise von entscheidender Bedeutung, da hier Abfluss feindlicher Kräfte nach Osten und Zustrom von Westen sich zwangsläufig bündeln.

2. Die Lage und Bedeutung der Erhaltung eigener Mittelmeer-Positionen für den Gesamtkrieg zwingt zu durchgreifender Schwerpunktbildung des U-Boot-Einsatzes bis zur Wiederherstellung der Lage. [20]

Durch eine weitere Anordnung der Seekriegsleitung vom 29. November 1941 hatten dauernd 15 U-Boote beiderseits der Strasse von Gibraltar und 10 U-Boote im östlichen Mittelmeer auf Position zu stehen. Die ständige Erfüllung dieser Forderung bedeutete die Bereitstellung einer weit höheren Zahl von U-Booten und daher den Einsatz der gesamten Front-U-Bootwaffe. Hiermit hörte die Kriegführung auf dem Hauptkriegsschauplatz im Atlantik auf.

Ich hielt den befohlenen Einsatz der U-Boote in dieser Stärke im Mittelmeerraum, vor allem die Aufstellung der U-Boote westlich und ostwärts der Gibraltarstrasse nicht für richtig. In einer Reihe von mündlichen und schriftlichen Anträgen und Fernschreiben an die Seekriegsleitung versuchte ich immer wieder, meinem Standpunkt Geltung zu verschaffen[21] und die Rückgabe der vor Gibraltar aufgestellten U-Boote für die Atlantikkriegführung zu erreichen.

Ich glaubte nämlich nicht, dass die Engländer für eine Offensive aus dem ägyptischen Raum Kräfte von Westen her durch die Gibraltarstrasse und durch das ganze langgestreckte Mittelmeer hindurch zuführen würden. Ich nahm vielmehr an, dass sie von Osten aus, also um das Kap der Guten Hoffnung durch das Rote Meer in den Suez-Kanal Verstärkungen und Nachschub für ihre Armee in Ägypten bereits heranbrachten.[22] Wir wissen heute, dass diese Vermutung richtig war. Ich bezweifelte auch, dass die Nachricht überbritisch-gaullistische Landungsabsichten in Französisch-Nordafrika, etwa in Oran oder bei Algier, die am 21. November von dem «Deutschen Marinekommando Italien» gemeldet wurde, glaubwür-

20 K. T. B. Ski, Teil A vom 22. 11. 1941.
21 K. T. B. Ski, Teil C IV,. Seite 242, 260/261, 285/286, 290/295.
22 K. T. B. des BdU vom 26. 11. 1941.

dig sei. Im westlichen Mittelmeer selbst schienen mir keinerlei Anzeichen hierfür vorzuliegen. Die Ansammlung von Dampfern in Gibraltar war zu diesem Zeitpunkt zwar gross. Dies war aber nichts Aussergewöhnliches und trat vor Abgang der Gibraltar-Geleitzüge nach England häufiger ein. Eine Vermehrung der englischen Seestreitkräfte in Gibraltar, die für den Schutz einer Landungsoperation notwendig und wahrscheinlich gewesen wäre, war nicht erfolgt. Die englischen Streitkräfte in diesem Raum waren im Gegenteil durch die Versenkung der «Arc Royal» wesentlich geschwächt worden.

Es war daher meiner Ansicht nach operativ nicht notwendig, eine so starke Gruppe von 15 U-Booten ständig im Gibraltar-Raum einzusetzen. Ich hielt ihre Aufstellung dort aber auch taktisch für nicht richtig. Das Seegebiet um Gibraltar war durch englische Flugzeuge von dem unmittelbar in der Nähe liegenden Luftstützpunkt aus leicht und ständig zu überwachen. Ebenso konnten U-Bootjagd-Fahrzeuge vom Seestützpunkt Gibraltar aus ohne langen Anmarschweg westlich und ostwärts der Enge aufgestellt werden. Es kam hinzu, dass die Engländer nach dem Eindringen der ersten deutschen U-Boote in das Mittelmeer Ende September 1941 zur Verstärkung der U-Bootabwehr im Seegebiet von Gibraltar Kräfte aus dem Atlantik abgezogen hatten, zumal sie sehr bald den Rückgang der U-Bootkriegführung im Atlantischen Raum spürten. Die westlich und ostwärts der Gibraltarstrasse eingesetzten deutschen U-Boote konnten sich daher nicht über Wasser aufhalten. Sie waren nahezu ständig getaucht und einer dauernden erheblichen Gefährdung ausgesetzt. Ihr Gesichtskreis war dementsprechend klein. Sie hatten auch nur geringe Möglichkeiten, etwaigen Schiffsverkehr festzustellen. Es wurde auch tatsächlich während der ganzen Dauer ihrer Aufstellung kein West-Ost-Verkehr beobachtet. Sie hätten ihn in ihrem unbeweglichen, stationären Tauchzustand auch nur dann angreifen können, wenn er sie zufällig angelaufen hätte. Ausserdem traten Verluste ein. Von den ersten vier U-Booten, die im September ins Mittelmeer liefen, ging beim Durchbruch durch die Gibraltarstrasse keines, von der zweiten Gruppe ein U-Boot verloren. Von den dann folgenden wurden durch die mittlerweile verstärkte U-Bootbekämpfung drei weitere vernichtet und fünf mussten wegen schwerer Schäden durch Fliegerbomben den Durchbruchsversuch durch die Enge aufgeben und nach den Biskaya-Stützpunkten zurückkehren. Das entsprach einem Ausfall von 33% der angesetzten Boote.

Es war bei diesem Stand der Abwehr auch nur schwer möglich, U-Boote, die einmal im Mittelmeer waren, wieder in den Atlantik zurückzubringen. Ein ständiger starker Strom – abgesehen von Gegenströmungen dicht unter den Küsten – läuft aus dem Atlantik durch die Gibraltarenge

in das Mittelmeer hinein. Er erleichtert zwar den U-Booten das Eindringen: denn Boote, die hierbei vor feindlicher Überwachung tauchen müssen, werden unter Wasser durch die Strömung ins Mittelmeer hineingesogen, aber er wirkt sich beim Passieren der Gibraltarstrasse nach Westen in den Atlantik hinaus sehr ungünstig aus. Der Marsch über Wasser gegen den Strom in der gegebenen Kriegslage hätte zu lange gedauert, um während der Dunkelheit in einer einzigen Nacht durchgeführt werden zu können. Der Unterwassermarsch, zu dem die U-Boote durch die feindliche Überwachung mit grosser Wahrscheinlichkeit gezwungen worden wären, ist in der Mitte der Strasse kaum möglich, weil der Strom die getauchten U-Boote zu sehr ins Mittelmeer zurücksetzt, während die Navigation an den Rändern der Enge im Gegenstrom für Kriegsverhältnisse zu schwierig ist. Die Atlantik-Boote, die einmal im Mittelmeer waren, befanden sich also dort, wie ich mich in meinem Kriegstagebuch ausdrückte, «in der Mausefalle».[23] Es war daher sehr zu überlegen, wieviel Kräfte man in das Mittelmeer hineinschickte, weil sie hierdurch für den Einsatz in anderen Operationsgebieten für immer ausfielen.

Damit wird der Kern des Problems des U-Boot-Einsatzes im Mittelmeer sichtbar. Die wichtigste, alles andere überschattende Aufgabe der deutschen Kriegsmarine – und das bedeutete zwangsläufig in erster Linie der U-Bootwaffe – war der Handelskrieg gegen die lebenswichtigen englischen Seeverbindungen im Atlantik. Dort flössen Englands Kraftquellen, die in der Hauptsache von der amerikanischen Weltmacht gespeist wurden. In völliger Analogie hierzu sahen auch die Engländer die Sicherung dieser Lebenslinien als ihr wichtigstes seestrategisches Ziel an. Deutsche Kräfte durften daher von dort zu anderen Zwecken nur weggezogen werden, wenn ein tatsächlicher Notstand es erforderte, und dann nur so wenige, wie zu seiner Bereinigung nötig waren.

In diese Zwangslage, Kräfte aus dem Atlantik in das Mittelmeer abgeben zu müssen, war die deutsche Seekriegführung wider ihren Willen gekommen. Die Seekriegsleitung hatte die strategisch richtige Kriegführung in Richtung auf Ägypten und den Nahen Osten von der deutschen Staatsleitung gefordert. Sie hatte das getan in dem Glauben, dass dies ohne Einsatz deutscher Seekriegsmittel im Mittelmeer möglich wäre. Diese Hoffnung erfüllte sich nicht. Die italienische Marine konnte die Aufgaben, die der Seekriegführung im Mittelmeer bei einem Vorgehen in Nordafrika nach Osten zufielen, nicht allein bewältigen. Im Gegensatz zu ihrer Hauptaufgabe mussten schliesslich doch deutsche U-Boote ins Mittelmeer geschickt werden. Sie halfen eindrucksvoll bei der Beseitigung

23 K. T. B. des BdU vom 18. 12. 1941.

der akuten Gefahrlage. Die deutschen U-Boote waren jedoch nicht fähig, die Frage des Nachschubs im Mittelmeer entscheidend zu lösen.

Die Beherrschung der Seewege nach Nordafrika war in erster Linie ein Problem der Luftherrschaft, das zu unseren Gunsten endgültig einzig durch die Ausschaltung Maltas gelöst werden konnte. Die Entsendung von U-Booten in das Mittelmeer hätte daher soweit wie möglich eingeschränkt werden müssen. Eine völlige Entblössung des Atlantik von U-Booten und die Einstellung der Kriegführung in diesem Seegebiet für etwa sieben Wochen waren nach meiner Ansicht nicht vertretbar.

Meinen Einwänden gegen den Mittelmeer- und Gibraltar-Einsatz der U-Boote gab die Seekriegsleitung nur sehr zögernd nach. Der befohlene Schwerpunkt wurde sogar noch beibehalten, als Japan am 7. Dezember 1941 in den Krieg eintrat, englische Seestreitkräfte mit hoher Wahrscheinlichkeit hierdurch weitgehend im Fernen Osten gebunden wurden und damit ein englisch-gaullistisches Landungsunternehmen im westlichen Mittelmeer ganz unwahrscheinlich geworden war. Dieses Festhalten am massierten Gibraltar-Einsatz der U-Boote sollte sich noch bei dem Anfang 1942 einsetzenden U-Bootkrieg gegen Amerika ungünstig auswirken.

Die Richtigkeit meiner ablehnenden Einstellung gegen die schwerpunktmässige Verwendung von U-Bootkräften im Mittelmeerraum unter Nichtachtung ihrer Hauptaufgabe im Atlantik wurde später bestätigt durch die offizielle englische Darstellung dieser Periode des deutschen U-Booteinsatzes im Mittelmeer. Captain Roskill schreibt in «Der Krieg zur See»:

«.. .Aber die deutschen Gegenmassnahmen gegen unsere Angriffe auf die libyschen Nachschubwege, welche die Entsendung von deutschen U-Booten aus dem Atlantik und die Rückkehr der deutschen Luftwaffe nach Sizilien umfassten, spielten auch eine Rolle (insofern, als die Erfolge des englischen Angriffs in Libyen nicht ausgenutzt werden konnten; d. Verf.).

Nichtsdestoweniger erlitten die deutschen U-Boote nicht nur empfindliche Verluste auf ihrem neuen Kriegsschauplatz – nicht weniger als sieben wurden dort im November und Dezember versenkt –, sondern ihre Überführung aus dem Atlantik brachte uns auch eine höchst willkommene Erleichterung auf diesem lebenswichtigen Kriegsschauplatz. Der deutsche Admiralstab wusste nichts von der japanischen Absicht, am 7. Dezember anzugreifen, als er die U-Boote nach dem Mittelmeer befahl. Er konnte daher nicht voraussehen, dass ein neuer Verbündeter erheblich dazu beitragen würde, Italien zu stützen und die Armeen der Achsenmächte in Afrika zu retten. Aber auf lange Sicht mag bezweifelt werden, ob die Verlagerung der deutschen U-Bootwaffe dem Feinde irgendeinen Vorteil

brachte, besonders wenn man in Betracht zieht, dass mit der Verlegung der U-Boote ins Mittelmeer der Rückgang seiner Offensive im Atlantik unvermeidlich wurde.»[24]

Im Rahmen dieser Ausführungen über die Verminderung der U-Bootzahlen im Hauptkampfgebiet des Nordatlantik müssen auch die deutsche Atlantik-Kriegführung mit Überwasserschiffen und ihre Folgen für den U-Bootkrieg erwähnt werden.

Für die strategische Aufgabe der deutschen Kriegsmarine, Handelskrieg gegen England zu führen, wurden ab Kriegsbeginn auch die grossen Überwasserschiffe der Kriegsmarine, Schlachtschiffe, Panzerschiffe und Kreuzer, trotz ihrer numerischen Unterlegenheit von Grossadmiral Raeder mit erheblicher Kühnheit eingesetzt. Mit Rücksicht auf diese Aufgabe hatten sie bei ihrem Einsatz die Anweisung, Kampfhandlungen mit gleichstarken oder überlegenen Gegnern zu vermeiden. Auf die Versenkung der Handelsschiffstonnage kam es in erster Linie an. Daneben erwartete die Seekriegsleitung von dem Auftreten dieser Schiffe im Seeraum des Atlantik eine starke Rückwirkung auf die gegnerischen Streitkräfte: Der Feind wurde gezwungen, in allen Räumen, wo ein Erscheinen der deutschen Schiffe zu erwarten war, seine Geleitzüge durch möglichst überlegene Streitkräfte, unter Umständen also auch durch Schlachtschiffe, zu sichern. Die Entsendung der grossen Schiffe in den Atlantik entsprang daher einer durchaus richtigen strategischen Konzeption.

Zu diesem Zweck wurden noch vor Kriegsbeginn die Panzerschiffe «Deutschland» und «Graf Spee», damit sie im Kriegsfall rechtzeitig in ihren Operationsgebieten ständen, und im Herbst 1940 das Panzerschiff «Admiral Scheer» zu Handelskriegsunternehmungen hinausgeschickt. Ihnen folgten der schwere Kreuzer «Admiral Hipper» und im Januar 1941 unter Führung des Flottenchefs Admiral Lütjens die beiden Schlachtschiffe «Scharnhorst» (Kapitän z. S. Hoffmann) und «Gneisenau» (Kapitän z. S. Fein).

Das Schicksal der «Graf Spee» ist bekannt. Die Unternehmungen der übrigen grossen Schiffe wurden trotz der gegnerischen Überlegenheit erfolgreich durchgeführt. Das Versenkungsergebnis der «Admiral Scheer» unter Kapitän zur See Krancke war sehr gross. Sie versenkte 19 Schiffe mit 137’000 BRT und schickte zwei Tanker als Prisen in die Heimat. Die Operationsdauer der «Admiral Scheer» betrug dabei 161 Tage. Die beiden Schlachtschiffe versenkten in zwei Monaten 116’000 BRT, die «Hipper» unter Kapitän zur See Meisel 14 Schiffe und beschädigte den englischen Kreuzer «Berwick» schwer.

24 Roskill, «The War at Sea», Band I, Seite 540.

Auch die von der Seekriegsleitung erwartete Bindung gegnerischer Streitkräfte trat durchaus ein. Die englischen Geleitzüge, auf welche «Scharnhorst» und «Gneisenau» am 8. Februar 1941 und am 7. März 1941 im Atlantik stiessen, waren durch je ein Schlachtschiff gesichert. Unsere Schlachtschiffe griffen weisungsgemäss diese Geleitzüge nicht an, da ihre weitere Verwendungsbereitschaft im Atlantik bei etwaigen Gefechtsschäden andernfalls hätte sehr fraglich werden können.

Es gelang aber, auf den am 7. März im Mittelatlantik nordöstlich der Cap Verdischen Inseln gesichteten Geleitzug die beiden U-Boote U 105 und U 124 anzusetzen. Nach der Absicht des Flottenchefs, Admiral Lütjens, der die beiden deutschen Schlachtschiffe führte, sollten die U-Boote das den Konvoi begleitende englische Schlachtschiff «Malaya» vernichten, um einen Angriff der deutschen schweren Schiffe zu ermöglichen. Diese Absicht gelang nicht. Die beiden U-Boote versenkten aber aus dem Geleitzug in Gegenwart des sichernden englischen Schlachtschiffes 5 Dampfer. Erst etwa 14 Tage später konnte U 106 oder U 105 auf die «Malaya», die wiederum im Südraum des Atlantik einen nach England gehenden Geleitzug sicherte, bei der Bekämpfung dieses Konvois einen Torpedotreffer erzielen.

Der Einsatz der grossen Schiffe gerade in den Monaten der zahlenmässigen Schwäche der U-Bootwaffe war eine richtige und erfolgreiche Unterstützung der bisher allein im Atlantik gegen die feindliche Tonnage kämpfenden U-Boote. Die Notwendigkeit für England, nach dem ersten Angriff der «Admiral Scheer» auf einen Konvoi am 5.11.1940 seine Geleitzüge mit Schlachtschiffen zu sichern, bedeutete ohne Zweifel eine erhebliche Beanspruchung und Aufsplitterung der englischen Flotte. Eines erfolgte natürlich nicht, was mich als BdU berührte:

Eine Abnahme der zur Bekämpfung der U-Boote an den Geleitzügen stehenden englischen Sicherung und eine Verminderung der als U-Boot-Abwehr eingesetzten englischen Luftüberwachung.

Leider traten in den anschliessenden Monaten dadurch, dass sich die Schlachtschiffe «Gneisenau» und «Scharnhorst» und später noch «Prinz Eugen» auf Brest stützten, Wirkungen ein, die dem U-Bootkrieg abträglich waren.

Unsere beiden Schlachtschiffe liefen nach ihrer zweimonatigen Unternehmung am 22. März 1941 in Brest an der Biskaya-Küste ein. «Scharnhorst» war durch Maschinenschäden für längere Zeit nicht fahrbereit. Am 6. April erhielt «Gneisenau» in Brest einen Torpedo- und vier Bombentreffer und war danach für mehrere Monate nicht verwendungsfähig.

Zur Reparatur der beiden Schlachtschiffe wurde nun aus allen deutschen Stützpunkten der Biskaya-Küste eine grosse Zahl von (etwa 800) deut-

schen Werftarbeitern nach Brest zusammengezogen, die bisher die Front-U-Boote nach ihren Unternehmungen für den weiteren Einsatz instandgesetzt hatten. Die begreifliche Folge dieses Abzugs von Arbeitskräften war, dass die U-Boote in ihren Werften lagen und nicht schnell genug repariert werden konnten. Ihre Werftzeiten verlängerten sich erheblich zum Schaden der ökonomischen Ausnutzung der ohnehin geringen Front-Bootzahl, zu Ungunsten des Versenkungspotentials und damit zum Vorteil unseres Gegners.

Gegen die Anordnung, so viele Reparaturarbeiten für die Instandsetzung der beiden Schlachtschiffe dem U-Boot als dem Hauptkampfmittel gegen England zu entziehen, anstatt sie den in der Heimat für Überwasserschiffe eingesetzten Werftarbeiter zu entnehmen, erhob ich Einspruch. Denn bei voller Anerkennung aller durch den kühnen Einsatz der grossen Schiffe erzielten Erfolge und hemmenden Rückwirkungen auf die Gesamtseekriegführung des Gegners durfte doch das Hauptziel nicht übersehen werden, dass nur durch Versenkungen der Feind wirklich so geschädigt werden konnte, dass wir einem annehmbaren Kriegsende näher zu kommen vermochten. Für diesen Zweck war das U-Boot das bei weitem wirkungsvollere und, was den eigenen Aufwand anbetrifft, ökonomischere Kampfmittel gegen England. Jedenfalls durfte nach meiner Meinung der Einsatz der grossen Schiffe nicht zur Folge haben, dass die Kriegführung des wirksamsten Kampfmittels, des U-Boots, durch Entziehung von Werftkapazität beraubt wurde. Das Verhältnis der Zahl der in See befindlichen Front-U-Boote zu ihrer Gesamtzahl wurde im Sommer 1941 dementsprechend auch wesentlich ungünstiger.

Meine wiederholten Einwände gegen den Arbeiterabzug und meine Meinung von der Notwendigkeit der Konzentrierung unserer knappen Werftkapazität auf die U-Bootwaffe, insbesondere als sich zeigte, dass eine Atlantikkriegführung der schweren Schiffe nicht mehr möglich war, stellte ich am 26. November 1941 dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nochmals in einer Denkschrift dar. Ich führte aus:

«Der BdU glaubt, dass durch kürzere Werftzeiten die Zahl der gleichzeitig operativ einsatzbereiten U-Boote erheblich gesteigert werden kann. Es muss daher in der Beschaffung von Reparaturarbeitern für U-Bootreparaturen die wirkungsvollste und daher notwendigste Massnahme zur Steigerung der in See zur Verfügung stehenden einsatzbereiten U-Bootzahlen gesehen werden.

Wie die Gesamtlage unserer Wirtschaft ist, ist ein Zufluss von Arbeitern von aussen in die Kriegsmarine hinein nicht zu erwarten. Es wird daher m. E. die Kriegsmarine gezwungen sein, zur Erreichung der Vermehrung der Reparaturarbeiter für U-Boote sich selbst zu helfen.

Diese Notwendigkeit ergibt die Aufgabe, die der Marine zur Verfügung stehenden Werftarbeiter nur für *den* Kriegsschiffneubau oder *die* Kriegsschiffreparatur einzusetzen, *die für die Kriegführung in diesem Kriege unumgänglich notwendig sind.*

Es ist nach Ansicht des BdU daher zu prüfen, ob bei dem oben genannten dringenden Bedarf an Reparaturarbeitern für die U-Boote noch die Reparatur von Schlachtschiffen und Kreuzern, Reparatur und Neubau von Zerstörern zu leisten ist, das heisst, ob diese Schiffstypen zur Kriegführung unumgänglich notwendig sind.

Wir stehen im Kampf mit den beiden grössten Seemächten der Erde, die in dem für den Seekrieg entscheidenden Raum des Atlantik die Herrschaft haben. Die Vorstösse unserer Überwasserstreitkräfte in diesen Raum waren Operationen von grösster Kühnheit. Die Zeiten sind jedoch m. E. hierfür, wesentlich infolge der amerikanischen Hilfe für England, vorbei. Der Einsatz bei einem solchen Vorstoss entspricht nicht mehr dem zu erwartenden Nutzen. Sehr bald wird sich hierbei infolge der feindlichen Gegenwirkung das operative Ziel der eigenen Überwasserschiffe verändern, und an Stelle des Angriffsziels auf die feindlichen Seeverbindungen das defensive Ziel getreten sein, sich der feindlichen Übermacht zu entziehen.

Die Versorgung durch Überwasserversorgungsschiffe hat sich als unmöglich herausgestellt.

Nur das U-Boot kann daher noch in die Räume der feindlichen Seeherrschaft eindringen, sich dort aufhalten und kämpfen, da es sich mit dieser feindlichen Seeherrschaft nicht auseinanderzusetzen braucht. Ein vermehrtes Auftreten von feindlichen Schlachtschiffen und Kreuzern in diesem Seeraum bedeutet für das U-Boot keine vergrösserte Gefahr, im Gegenteil eine willkommene Vermehrung von Zielen.

Für die Atlantik-Kriegführung möchte daher der BdU es klar verneinen, dass unsere Schlachtschiffe und Kreuzer hierfür unumgänglich notwendig sind.

Wird daher die Möglichkeit des Einsatzes dieser Schiffe für andere Aufgaben, wie z.B. der Besitzergreifung von Inselgruppen, ebenfalls verneint, so muss die klare logische Schlussfolgerung gezogen werden, dass diese Schiffe nicht mehr zur dringenden Kriegführung in diesem Kriege gehören und bei dem dringenden Bedarf an Reparaturkräften für die kriegführende U-Bootwaffe Reparaturkräfte für Schlachtschiffe und Kreuzer daher nicht mehr eingesetzt werden dürfen.»[25]

In dieser Denkschrift stellte ich im Interesse des U-Bootkrieges sehr weitgehende Forderungen. Als BdU musste ich so denken. Ich hatte jedoch

25 BdU Gkdos Br. Nr. 3618.

mit meiner Denkschrift keinen Erfolg. Für die Entscheidung des Oberbefehlshaber der Kriegsmarine mögen, was die Verteilung der Reparaturkapazität der Marine anbetraf, noch andere Gesichtspunkte massgebend gewesen sein. Ich habe mich selbst später im Jahre 1943 als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine für das Indienstbleiben und damit auch für Reparaturbeanspruchungen der grossen Schiffe bei Hitler eingesetzt. Allerdings konnte ich damals damit rechnen, dass ich für U-Bootbau und -reparatur von der Staatsführung alle Mittel erhielt, die ich brauchte. Es gab also zu dieser Zeit, was Reparaturkapazität anbelangt, zwischen grossen Schiffen und U-Booten keine widerstrebenden Interessen mehr. Im Jahre 1941 musste ich mich aber als BdU gegen eine Schmälerung des U-Bootkrieges durch die Reparatur der grossen Schiffe wenden.

Auch für Churchill stand damals die Bedeutung unserer Kriegführung mit U-Booten vor der mit unsern grossen Schiffen: Er schreibt in seinen Erinnerungen, nachdem er von der Schilderung der Probleme, die unsere Kriegführung im Atlantik mit grossen Schiffen für England brachte, auf den U-Bootkrieg übergegangen ist, Folgendes:

«Eine *weit schwerere* Gefahr wurde diesen Problemen hinzugefügt. Die einzige Sache, die mich während des Krieges je wirklich in Furcht versetzte, was die U-Bootgefahr.»[26]

An dieser Stelle sei noch ein Wort zu der tragischen «Bismarck»-Unternehmung gesagt, soweit sie die U-Bootoperationen beeinflusste und soweit die U-Bootwaffe den Versuch machte, der «Bismarck» zu helfen. Im Rahmen der Vorbereitung dieses sehr kühnen Unternehmens hatte sich am 8. April 1941 der Flottenchef, Admiral Lütjens, mit mir in Paris getroffen. Ich schätzte ihn hoch. Wir kannten uns gut. Wir waren im selben Jahre Kommandanten der Auslandskreuzer «Karlsruhe» bzw. «Emden» gewesen. Wir hatten am Ende unserer Reise zusammen im spanischen Hafen Vigo gelegen und von dort gemeinsam die Heimfahrt nach Deutschland gemacht. In den Jahren meiner Dienstzeit vor dem Kriege als Führer der Unterseeboote war Lütjens Führer der Torpedoboote gewesen. Wir waren öfter zusammen und hatten häufig in dienstlicher Beziehung und auch in allgemeinen Marine-Angelegenheiten die gleichen Ansichten und zogen am gleichen Strange. Bei unserer Pariser Besprechung legten wir für die Unterstützung des «Bismarck-Unternehmens im Atlantik durch U-Boote Folgendes fest:

1. Die Aufstellung der U-Boote geschieht weiterhin nach den normalen Gesichtspunkten der U-Boot-Kriegführung.

26 Churchill, «The Second World War», Volume II, Seite 529, englische Ausgabe.

2. Bestehen während des Aufenthaltes der Kampfgruppe im Atlantik Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit mit U-Booten, so sollen diese ausgenutzt werden. Zu diesem Zweck wird ein erfahrener U-Bootoffizier auf «Bismarck» eingeschifft.

3. Der Flottenchef ist durch Mitschalten der U-Bootwellen jederzeit über die Positionen der U-Boote und die Absichten des BdU unterrichtet.

Am 24. Mai 1941 morgens wurde bei dem Durchbruch der «Bismarck» und der «Prinz Eugen» durch die «Dänemarkstrasse» zwischen Island und Schottland der englische Schlachtkreuzer «Hood» durch die «Bismarck» vernichtet. Trotz der Gefechtsschäden der «Bismarck» marschierten die beiden deutschen Schiffe weiter in den Atlantik. Einige hundert Seemeilen von «Bismarck» entfernt, stand eine Gruppe unserer U-Boote. Mein Kriegstagebuch am 24. Mai 1941 berichtet darüber:

«Die Überlegung, ob bereits mit diesen Booten etwas zur Unterstützung der Gruppe «Bismarck» getan werden kann, führt zu dem Schluss, dass zunächst die Absichten des Flottenchefs abgewartet werden müssen. In einem Ferngespräch mit dem Oberbefehlshaber West,[27] dem ich alle U-Boote unter voller Zurückstellung des Handelskrieges zur Verfügung stellte, bestätigt dieser meine Auffassung. Er würde seine Wünsche stellen, sobald der Flottenchef sich geäussert habe.»

Lütjens erbat noch an demselben Tage die Zusammenziehung dieser U-Boote in einem bestimmten Quadrat südlich der Südspitze Grönlands. Er wollte die noch an ihm Fühlung haltenden englischen Schiffe über dieses Quadrat ziehen. Entsprechend stellte ich die sieben U-Boote dieser Gruppe auf. Bevor die deutschen Kriegsschiffe jedoch mit ihren Verfolgern unsere U-Bootaufstellung erreicht hatten, gingen sie unerwartet auf südlichen, dann auf südöstlichen Kurs in Richtung auf die Häfen der Biskaya. Der zunehmende Ölverlust der «Bismarck» infolge eines Treffers im Vorschiff lag dieser Entschlussänderung, soweit wir wissen, zugrunde. In der Biskaya waren als Vorbereitung für den Fall des Rückmarsches der «Bismarck» in die Atlantik-Häfen die dort befindlichen U-Boote nach einer operativen Weisung von Admiral Saalwächter in einem Vorpostenstreifen aufgestellt. Hiervon waren zwei U-Boote, U 556 und U 98, die auf dem Rückmarsch von ihren Unternehmungen gewesen waren, ohne Torpedos. Sie hatten aber immer noch als Aufklärer Wert. Ein weiteres U-Boot dieses Streifens, U 74, war, durch Wasserbomben schwer angeschlagen und kampfunfähig, ebenfalls auf dem Rückmarsch gewesen. Es hatte aber

27 Der Oberbefehlshaber West, Generaladmiral Saalwächter, war für die operative Unterstützung der «Bismarck» zuständig.

in richtiger Erkenntnis des Ernstes der Lage von sich aus gemeldet, dass es bis zum nächsten Morgen eine Position in der Nähe der Biskaya-U-Boot-Gruppe erreichen könne. Es wurde daher ebenfalls als Aufklärer in den Streifen mit eingestellt.

Ausgerechnet eines der U-Boote ohne Torpedos, U 556 unter seinem bewährten Kommandanten Kapitänleutnant Wohlfahrt, wurde von der die «Bismarck» verfolgenden englischen Kampfgruppe angelaufen. Wohlfahrt schrieb in seinem Kriegstagebuch:

> ... 26. Mai 1941, Standort: 640 sm westlich Landsend. Wetter: Nordwest-Windstärke 6-7, Seegang 5, Wetter klar, teilweise bedeckt, mittlere bis gute Sicht.

1531 h Vor Flugzeugen getaucht, unter Wasser werden einige Detonationen, wie Artillerie-Feuer, gehört.

1948 h Alarm! Aus dem Dunst kommen von achtern mit hoher Fahrt ein Schlachtschiff der «King-George»-Klasse und ein Flugzeugträger, wahrscheinlich «Arc Royal», in Sicht. Bug rechts, Lage 10. – Wenn ich doch jetzt Torpedos hätte! Ich brauchte nicht einmal mehr anzulaufen, sondern ich stehe genau richtig für einen Angriff. Ohne Zerstörer, ohne Zick-zack-Kurse! Ich könnte mich dazwischenlegen und beide gleichzeitig erledigen. Der Träger hat Flugbetrieb von Torpedoflugzeugen. Vielleicht hätte ich «Bismarck» helfen können.

2039 h Auf getaucht. Signal abgegeben: «Feind in Sicht, ein Schlachtschiff, ein Flugzeugträger, Kurs 115°, hohe Fahrt, Quadrat BE 5332.» (48° 20‘ Nord, 16° 20‘ West). - Weitere Signale über den Verlust der Fühlung und Horchpeilung bis 2206 h. Ich versuche mit dem letzten mir zur Verfügung stehenden Brennstoff hinterher zu stossen. Tauche zum Horchen, melde Horch-Peilung und sende Peilzeichen.

Gegen 21.30 Uhr erhielten wir einen Funkspruch der «Bismarck», dass sie von Flugzeugtorpedos getroffen, in 47° 20‘ Nord, 14° 50‘ West steuerunfähig läge.

Wenige Minuten später um 21.42 Uhr ging ein Funkspruch höchster Dringlichkeit an alle U-Boote mit Torpedos, nach dem angegebenen Quadrat zur Unterstützung der «Bismarck» zu gehen. Doch die U-Boote erreichten in dem auffrischenden Sturm, gegen die schwere See ankämpfend, nicht mehr rechtzeitig den von Wohlfahrt bezeichneten Standort. Nur Wohlfahrt – ohne Torpedos – stand noch in der Nacht vom 26. zum 27. Mai in der Nähe der englischen Kampfhandlungen gegen «Bismarck». Er schrieb weiter in seinem Kriegstagebuch:

26. Mai 1941, Standort: 420 sm westlich Brest.

2330 h Alarm! Aus dem Dunst ist auf einmal ein Zerstörer heran. Als ich eben auf 30 m bin, rauscht er oben vorbei. Im Boot sind die Schrauben zu hören. Da war der Daumen wieder dazwischen. Keine Wabos.

0000 h 27.5. Nordwest-Windstärke 5, Seegang 5, Regenböen, mässige Sicht, sehr dunkle Nacht. – Aufgetaucht. Was kann ich nur für «Bismarck» tun? Ich beobachte LG-Schiessen und Abwehrfeuer von «Bismarck». Artillerie-Überfälle. Es ist ein schreckliches Gefühl, in der Nähe zu sein und nichts tun zu können. Ich kann jetzt nur noch aufklären und Torpedo-Träger heranführen. Ich halte an der Grenze der Sicht Fühlung, melde Standort und sende Peilzeichen, um die anderen Boote heranzuholen.

0352 h Ich ziehe mich an der Ostseite nach Süden, um in der Richtung des Treibens zu stehen. Bald ist die Grenze dessen erreicht, was ich aus Brennstoffgründen noch tun kann. Ich komme sonst nicht mehr nach Hause.

0400 h Die See wird immer höher. «Bismarck» kämpft immer noch. Für Luftwaffe Wetter gemeldet und um 0630 letzte Fühlunghalter-Meldung abgegeben. U 74 gesichtet, optisch an Ufl74 Aufgabe des Fühlunghaltens abgegeben. Ich kann mich mit E-Maschinen kleine Fahrt noch am besten auf der Stelle halten. Über Wasser brauche ich Brennstoff und muss Rückmarsch laufen . . .

Zu der Reihe der ungünstigen Zufälle, die sich bei dem Unternehmen «Bismarck» ereigneten, gehörte auch, dass nur das munitionslose U 556 und das kampfunfähige U 74 während ihres letzten Kampfes gegen nahezu die halbe englische Flotte in der Nähe der «Bismarck» waren.

Der Untergang der «Bismarck» bewies eindeutig, dass der Gegner in seiner Überwachung des Atlantik derartige Fortschritte gemacht hatte, dass die Zeit der Operationen eigener grosser Schiffe in diesem Seegebiet zu Ende war. Von deutschen Überwasserschiffen kämpften von jetzt an auf den Ozeanen nur noch die Hilfskreuzer unter der operativen Führung der Seekriegsleitung. Sie waren bewaffnete ehemalige Handelsschiffe, die sorgfältig als solche auch getarnt blieben. In kühnen Fahrten, bei denen sie ganz auf sich gestellt waren, erzielten sie grosse Erfolge. Der Aufwand für ihren Einsatz war, verglichen mit den entsprechenden Unternehmungen unserer schweren Kriegsschiffe, verhältnismässig gering. Sie bildeten die gegebene Ergänzung zum U-Bootkrieg. Aber auch die Möglichkeit ihrer Verwendung im Seeraum des Atlantik ging am Schluss des Jahres 1941 zu Ende.

Auf den vorstehenden Seiten dieses Kapitels mussten die Mängel und Hemmungen erörtert werden, die im Jahre 1941 der Führung eines tatkräftigen und operativ richtigen U-Bootkrieges entgegenstanden. Diese Nachteile und Auseinandersetzungen belasteten natürlich die U-Bootführung erheblich. Aber immer wieder erhielt ich neue Kraft aus dem Erlebnis der durch nichts zu erschütternden Tapferkeit der U-Bootbesatzungen. Ich bemühte mich, ihnen auch meinerseits Kraft und Glauben zu geben; sie dankten es mir durch ihre vorbildliche Haltung. So wurden und waren wir eine krisenharte Einheit.

Nachdem wir bisher dem U-Bootkrieg von der Sicht seiner Führung aus gefolgt sind, soll nun ein kurzer Überblick zeigen, wie er sich an der U-Bootfront vom November 1940 bis Dezember 1941 ausnahm. Im Rahmen dieser Darstellung lassen sich nicht alle Geschehnisse, nicht jede einsatzbereite Tat, jeder Erfolg der zähen und tapferen U-Bootbesatzungen erwähnen. Wenn nur einzelne Ereignisse herausgenommen und nur wenige Namen genannt werden können, so ist damit nicht gesagt, dass andere Leistungen geringer waren.

Nach den grossen Geleitzug-Erfolgen im Oktober 1940, die im 8. Kapitel geschildert wurden, trat im November zunächst eine U-Boot-Leere im Atlantik ein. Die U-Boote hatten ihre Torpedos in den Nachtkämpfen am Geleitzug schnell verschossen und daher ungewöhnlich bald ihren Rückmarsch angetreten. Eines der ersten Boote, die im November wieder in See gingen, war U 99 unter seinem Kommandanten Kapitänleutnant Kretschmer. Er war ein hervorragender U-Bootkommandant und besass eine seltene Kaltblütigkeit. Er erfasste schnell eine taktische Situation, erkannte die beste Möglichkeit, sie auszunutzen und führte dann seinen Angriff mit grosser Ruhe, Zähigkeit und Können durch.

Kretschmer traf am 3. November 1940 im Atlantik westlich Irlands zwei englische Hilfskreuzer, die von ihrem Patrouillendienst gegen U-Boote zurückkehrten. Die Begegnung mit diesen dem kleinen U-Boot an Grösse und Kampfkraft weit überlegenen Hilfskriegsschiffen endete damit, dass Kretschmer alle beide in einer Nacht versenkte. Es waren die Hilfskreuzer «Laurentic» von 18'724 BRT und «Patroclus» von 11'314 BRT. Ich möchte hier Kretschmer über dieses Ereignis und die Versenkung des englischen Dampfers «Casanare», welche in derselben Nacht erfolgte, selbst zu Worte kommen lassen:

2202 h Zweiter Dampfer wieder in Sicht in rw. 240°, zugleich ein dritter Dampfer in 300°. Der zweite macht kehrt und läuft in hoher Fahrt und geradem Kurs ab. Angriff auf den dritten, der durchhält. Beim Näherkommen wird ersichtlich, dass er

Passagierdampfer mit zwei Schornsteinen und einem vorderen Mast ist. Der achtere Mast ist gekappt. Wahrscheinlich ein Hilfskreuzer. Am Bug sind einige Bullaugen nicht abgeblendet, also mit Sicherheit ein Kriegsfahrzeug. Das Schiff läuft nicht volle Fahrt.

2250 h Torpedoschuss auf 1‘500 m. Treffer unter dem achteren Schornstein. Schiff funkt unter anderem offen: «Torpedoed engineroom, all fires out.» Ist also manövrierunfähig, sinkt aber kaum tiefer. Die Decksbeleuchtung brennt, von der Brücke werden eine Anzahl roter Sterne geschossen, Boote werden ausgesetzt. Es ist der 18‘724 BRT grosse britische Passagierdampfer «Laurentic», der wahrscheinlich als Hilfskreuzer in Dienst gestellt worden ist. – Der zweite Dampfer kommt wieder in Sicht und in die Nähe.

2328 h Ungeklärter Fehlschuss auf die gestoppte «Laurentic».

2337 h Fangschuss auf 580 m. Treffer unter dem vorderen Schornstein. Keine besondere Wirkung.

2340 h «Laurentic» schiesst gut liegende Leuchtgranaten und gleich darauf scharfe Granaten und immer wieder Leuchtgranaten. Ich laufe mit äusserster Kraft ab und in die Nähe des zweiten Dampfers, der gestoppt liegt und die Besatzung eines Rettungsbootes aufnimmt.

4.11.40. Schuss auf den gestoppten Dampfer, Entfernung

0002 h 1‘200 m. Treffer vor der Brücke. Schiff funkt offen Namen und Standort und setzt Boote aus. Es ist der britische Passagierdampfer, jetzt wahrscheinlich Hilfskreuzer «Patroclus», 11‘314 BRT.

0022 h Zweiter Torpedo auf «Patroclus», Entfernung 1‘200 m. Treffer achtern. Keine besondere Wirkung. Schiff hat Fassladung. Eine Menge leerer Fässer treibt ab.

0044 h Dritter Torpedo auf «Patroclus», Entfernung 950 m. Treffer an der Brücke. Weitere Fässer werden frei. Schiff, das parallel etwas tiefer gesunken ist, krängt nun auch nach Steuerbord. Ich beschliesse, ihm mit Artillerie den Rest zu geben.

0058 h Vier Schuss 8,8 cm auf 100 m Entfernung, davon zwei Treffer, von denen einer anscheinend Bereitschafts-Munition auf dem Aufbaudeck zur Entzündung bringt. Danach muss ich abdrehen und ablaufen, weil «Patroclus» das Feuer erwidert, und zwar mit gutliegenden Zeitzündergranaten.

0118 h Vierter Torpedo auf «Patroclus». Treffer am vorderen Mast. Keine besondere Wirkung, bis auf weitere Fässer. Die Besatzung kommt mit dem Nachladen der Torpedos nicht so schnell nach,

ich nutze die dadurch entstehende Pause aus, um an der noch schwimmenden und sogar noch hoch herausliegenden «Laurentic» vorbei nach der «Casanare» zu laufen.

0215 h An der Untergangsstelle der «Casanare» beim Befragen der Besatzung eines ihrer 5 Rettungsboote wird nun plötzlich eine beleuchtete «Sunderland» gesichtet, die uns im Abstand von etwa 500 m umkreist.

0239 h Tauchen.

0400 h Nach Beendigung des Nachladens der Torpedos um 0404 h wieder auftauchen. Auf dem Wege zu den Hilfskreuzern wird ein Bewacher gesichtet. Vor dessen Eintreffen müssen die beiden Schiffe versenkt sein.

0453 h Zweiter Fangschuss auf «Laurentic», Entfernung 1'400 m. Treffer achtern. Schiff sinkt innerhalb weniger Minuten über den Achtersteven, wobei seine Wasserbomben detonieren.

0516 h Fünfter Torpedo auf «Patroclus». Treffer im vorderen Laderaum. Ausser weiteren Fässern keine besondere Wirkung.

0525 h Sechster Torpedo auf «Patroclus». Treffer Mitte im Maschinenraum. Schiff bricht hinter dem vorderen Mast auseinander. Der achtere Teil kentert und sinkt schnell. Das Vorschiff sinkt langsam. Ich laufe schnell ab, da der Bewacher auf dem Schlachtfeld erscheint und zunächst mit dem Scheinwerfer das Gebiet ableutet, dann von 0605 bis 0900 h Leuchtgranaten schiesst.

1118 h Tauche vor anfliegendem Flugzeug in rw. 110°, das seine Bombe weitab wirft. Um 1403 h wieder aufgetaucht.

Kretschmers Darstellung zeigt, dass die englischen Hilfskreuzer sich wenig kriegsmässig verhielten, dass sie jedenfalls einen Überwasserangriff durch ein U-Boot in der Nacht nicht erwartet hatten. Das Ereignis beweist aber auch, dass die Sprengwirkung unserer Torpedos nicht ausreichend war.[28] Wenn die Engländer ihre Hilfskreuzer, z.B. durch das Laden leerer Fässer, auch besonders sinksicher gemacht hatten, so war die Zahl der zu ihrer Versenkung von U 99 benötigten Torpedos doch übermässig gross. Nach solchen Fällen konnten die U-Boote wegen Torpedomangels weitere Angriffsgelegenheiten häufig nicht ausnutzen.

Mit diesem Erfolg hatte Kretschmer bereits über 200'000 BRT versenkt. Als ich am 4. November seine Funkmeldung über das Geschehnis erhielt, beantragte ich telefonisch das Eichenlaub zum Ritterkreuz für ihn. Es wurde noch am selben Tage durch Funkspruch verliehen. Ich freute

28 Siehe Kapitel 7, Seite 93.

mich für ihn und wusste, dass auf seinem draussen im Atlantik stehenden U-Boot jeder Soldat stolz darauf war und durch die schnelle Anerkennung der Leistung des Bootes neuen Ansporn erhielt.

Am 1.12.1940 bekam etwa 300 sm westlich Irlands U 101 (Kapitänleutnant Mengersen) einen einlaufenden Geleitzug in Sicht. Die weitere Entwicklung dieser Operation geht aus der Eintragung im Kriegstagebuch des BdU hervor:

«Im Hinblick auf diesen Geleitzug ist die Gesamtaufstellung der U-Boote äusserst günstig. Während U 101, als weitestes Boot im Westen stehend, die Fühlung gewinnt, stehen alle anderen Boote in Reichweite. Ein Teil hat die Aussicht, noch in der gleichen Nacht heranzukommen, während die übrigen bis spätestens in der folgenden Nacht heran sein können. Voraussetzung ist, dass die Fühlung erhalten bleibt. U 101 erhält daher Befehl, erst dann selbst anzugreifen, wenn die anderen Boote heran- gekommen sind, die den Befehl erhalten haben, auf den Geleitzug zu operieren.

U 101 bleibt am Geleitzug bis zum folgenden Morgen. Dann meldet es «verschossen, Dieselpanne'. Andere Boote müssen bereits am Geleitzug stehen. U 101 erhält den Befehl, die Fühlung so lange zu halten, bis andere Boote als Fühlunghalter eingesprungen sind.»

Es folgten nun bei schwerem Winterwetter in den Nächten des 1. und 2. Dezember die U-Bootangriffe auf diesen Geleitzug. Nach britischen Angaben wurden 10 Dampfer versenkt und einer torpediert. U 94 meldete am 2.12. nachts «Geleitzug zersprengt». An diesem Erfolg hatte Mengersen das Hauptverdienst. Durch sein zähes Fühlunghalten wurden die anderen Boote zum Angriff herangeführt.

Im Januar und Februar 1941 verlor der Gegner in weiteren Geleitzugoperationen und bei einigen Einzelversenkungen 60 Schiffe mit 323'565 BRT.

Anfang März waren wir mit dem Schwerpunkt unserer U-Bootaufstellung in den Seeraum südlich Islands gegangen, weil wir vermuteten, dass der Engländer seine Geleitzugwege nach Norden verlegt hatte. Bereits nach fünf Tagen sichteten die U-Boote dort einen einlaufenden Konvoi. Sie versenkten aus ihm fünf Schiffe und torpedierten zwei. Nach dieser Operation trat eine für die U-Bootführung beunruhigende Pause ein. Keinerlei Verkehr wurde gesichtet. Meine Sorge wegen der Feindlage in diesem Seegebiet wurde gross, als sich herausstellte, dass 5 U-Boote in diesem Seeraum verlorengegangen waren. Es waren dies: U 551 unter Kapi-

tänleutnant Schrott, U 70 unter Kapitänleutnant Matz, zwei jüngeren Kommandanten, und die Boote der drei bewährtesten Frontkommandanten, des Kapitänleutnants Prien auf U 47, des Kapitänleutnants Kretschmer auf U 99 und des Kapitänleutnants Schepke auf U 100. Die gesamten Besatzungen von U 551 und U 47 gingen mit ihren Booten unter, die Besatzungen von U 100 und U 70 wurden zum Teil, die von U 99 fast vollständig gerettet. Der Tod von Prien und Schepke mit ihren Besatzungen und der Verlust von U 99 trafen meinen Stab und mich besonders hart. Schepke war ein Draufgänger. Er hatte seit Kriegsbeginn Ausgezeichnetes geleistet. Seine Versenkungserfolge betrugen 39 Schiffe mit 159‘130 BRT. Kretschmer hatte in einmalig erfolgreichen Unternehmungen 44 Schiffe mit 266‘629 BRT und einen Zerstörer versenkt. Priens grösste Tat war die Vernichtung des englischen Schlachtschiffes «Royal Oak» in Scapa Flow gewesen. Im Handelskrieg fielen ihm 28 Schiffe mit 160‘935 BRT zum Opfer. Prien war ein ganzer Mann, charakter- und temperamentvoll, voller Lebenskraft und -freude und voller Hingabe an seinen Beruf, für dessen Erfüllung ihm die Natur alle Gaben mitgegeben hatte. Seinen Männern war er Vorbild. Im Frieden zeigte sich seine innere Einstellung zum U-Bootdienst in Aussprüchen wie: «Eine prima Geleitzugübung ist mir mehr wert als der beste Urlaub!» Im Kriege blieb er, auch nachdem er durch die Tat von Scapa Flow schlagartig populär geworden war, der offene, einfache, tapfere Soldat, der nur immer wieder durch neue Leistung sich bewähren wollte. Er stand mir besonders nahe.

Die Verkehrsstille im Raum südlich Islands und die Ungewissheit über die Ursachen des gleichzeitigen Verlustes der bewährtesten U-Bootkommmandanten veranlassten mich, Ende März das Seegebiet südlich Islands nach Südwesten zu räumen. Diese Massnahme hatte Erfolg. Am 2. April wurde ein aus Nordamerika kommender Geleitzug – es war der SC 26 – auf dem Wege nach England von der neuen U-Bootaufstellung erfasst und in gemeinsamer Operation angegriffen. Zehn Schiffe wurden versenkt. Es ergab sich auch allmählich, dass die Häufung der Verluste im März keine besonderen Ursachen hatte und dass neuartige Abwehrmittel nicht der Grund gewesen waren. Die Gleichzeitigkeit der Vernichtung der kriegserfahrensten U-Boote war zufällig.

Im März und April 1941 wurden von den U-Booten insgesamt 84 Schiffe mit 492‘395 BRT versenkt.

Es kam nun ab Monat Mai in den Seegebieten des nördlichen Atlantik die Zeit der kurzen Nächte. Sie war für den Schutz der englischen Geleitzüge günstig. Die Luftsicherung der Konvois konnte bis spät in den Abend hinein und schon am frühen Morgen wieder U-Boote jagen und unter Wasser drücken. Die Zeit der Dunkelheit für die nächtlichen gemeinsamen

U-Boot-Angriffe war nur kurz. Es gelangen im Nordatlantik 2 Geleitzugoperationen. Bei der ersten wurden 5 Schiffe versenkt. Der zweite Konvoi, es war der HX 126, wurde in der Mitte des Atlantik angegriffen. Nach dem Verlust von 5 Schiffen in einer Nacht befahl der englische Geleitzugführer aus Sorge vor weiteren gemeinsamen U-Bootangriffen auf die Schiffskonzentration seines Konvois dessen Auflösung. Jeder Dampfer sollte versuchen, selbständig England zu erreichen. Die Folge war die Versenkung von 4 weiteren Schiffen. Nach dieser Erfahrung liess die englische Admiralität künftig in keinem Seegebiet des Nordatlantik mehr die Geleitzüge ohne Schutz fahren.

Da die zunehmende Länge der Tage im Mai die U-Booterfolge im Nordatlantik herabsetzte, traf es sich günstig, dass die nach dem Südatlantik entsandten U-Boote bei Freetown ein gutes Angriffsgebiet fanden. Freetown war im Frühjahr 1941 der Sammelplatz für den vom Kap der Guten Hoffnung bzw. von Südamerika nach England laufenden Verkehr. Hier wurden die langsameren Schiffe in Geleitzügen zusammengefasst. Die schnelleren liefen in der Weite des Atlantik auf stark streuenden Kursen zunächst noch einzeln nach Norden. Um das Operieren der U-Boote in diesem entfernten Gebiet – der Anmarschweg von den Häfen der Biskaya-Küste bis nach Freetown betrug 2‘800 sm – möglichst ökonomisch zu machen, war von der Seekriegsleitung eine Versorgung der U-Boote mit Brennstoff und Torpedos aus Überwasser-Versorgungsschiffen auf Treffpunkten im Mittelatlantik vorgesehen. Die U-Boote waren hierdurch in der Lage, zwei Unternehmungen im Angriffsgebiet vor Freetown unmittelbar hintereinander durchzuführen. Es wurden auf solchen Doppel-Unternehmungen von 7 U-Booten 74 Schiffe versenkt. Hieran waren beteiligt U 106 (Kapitänleutnant Oesten), U 105 (Kapitänleutnant Schewe), U 124 (Kapitänleutnant Schulz, Wilhelm), U 103 (Korvettenkapitän Schütze), U 38 (Kapitänleutnant Liebe), U 69 (Kapitänleutnant Metzler). U 69 hatte ausserdem vor den verkehrswichtigen Häfen Lagos und Takoradi an der Guinea-Küste Minen gelegt. Ihnen fielen einige Dampfer zum Opfer. Die englische Admiralität musste beide Häfen vorübergehend schliessen.

Das erfolgreichste Boot dieser Südunternehmungen war aber U 107 unter Kapitänleutnant Hessler. Er versenkte 14 Schiffe mit 87’000 BRT, eine ausgezeichnete Leistung dieses Kommandanten, der grosses taktisches und schusstechnisches Können besass. Er hatte sich schon auf seiner vorhergehenden Unternehmung bewährt. Mit dieser besten U-Boot-Leistung vor Freetown hatte Hessler bereits längere Zeit die Erfolgsgrenze überschritten, die im Allgemeinen für die Verleihung des Ritterkreuzes Voraussetzung war. Ich konnte mich jedoch nicht recht dazu entschliessen, einen

entsprechenden Antrag für ihn zu stellen, da er mein Schwiegersohn war. Schliesslich beendete der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine diesen Zustand und liess mir sagen, wenn ich den Antrag auf die Auszeichnung für Hessler nun nicht endlich stellte, würde er selbst es tun. Ich beantragte sie, und er erhielt sie sofort.

Im Mai und Juni 1941 wurden im Freetown-Raum und im Nordatlantik 119 Schiffe mit 635‘635 BRT versenkt.

Es sollten nun im Juli und August 1941 zwei Monate geringer U-Booterfolge kommen. Nur 8 bis 12 U-Boote standen in dem riesigen Seeraum zwischen Grönland und den Azoren wie winzige Pünktchen und suchten den Verkehr. Verteilte ich sie mit grossen Abständen über den Atlantik, so war ein Zusammenoperieren der Boote in der Rudeltaktik nicht möglich, falls eins der U-Boote einen Geleitzug sichtete. Fasste ich sie in der Weite des Seeraums zu einer Gruppe zusammen, musste uns ein grosser Zufall zu Hilfe kommen und einen Geleitzug gerade auf die U-Bootaufstellung zulaufen lassen. Die U-Bootkriegführung mit geringen U-Bootzahlen und ohne Aufklärung war eben nicht einfach.

Im Raum von Freetown hatten die Engländer als Folge der grossen Verluste den Verkehr soweit wie möglich eingestellt.

Ich ging daher im Nordatlantik mit der U-Bootaufstellung in den Ostteil zurück. Die bereits erwähnte Absicht[30] erneuter Zusammenarbeit mit dem inzwischen an Flugzeugen verstärkten Kampfgeschwader 40 hatte auf diesen Entschluss Einfluss. Mit der Luftwaffe zusammen wurden in der Folgezeit südlich Irlands eine Reihe von Gibraltar-Geleitzügen bekämpft. Obwohl die Versenkungserfolge beträchtliche Schiffszahlen aufwiesen, blieben sie an Tonnage nur gering, weil die Grösse der Schiffe im Gibraltar-England-Verkehr nur etwa 1’000 bis 3’000 BRT betrug. Ausser diesen U-Bootoperationen südlich Irlands wurde auch versucht, ohne Luftaufklärung den Verkehr nördlich Irlands zu erfassen. Diese U-Bootaufstellung hatte keinen Erfolg. Sie war starker feindlicher Luftüberwachung ausgesetzt, ohne feindlichen Verkehr zu sehen. So war das Ergebnis der Versenkungen im Juli und August nur mager. Es betrug 45 Schiffe mit 174‘519 BRT.

Ich entschloss mich nunmehr im September 1941, den Atlantik wieder weit nach Westen «abzuharken». Hierfür wurden, je nach vorhandenen Bootzahlen, zwei bis vier U-Bootgruppen gebildet, die in der Form von Aufklärungsstreifen in schnellerer Folge als bisher über die Weite des Atlantik verschoben wurden. Wir gingen hierbei mit der U-Bootaufstellung bis an die Ostküste Grönlands. Denn ich glaubte, dass der Gegner

30 Siehe Seite 136.

mit seinen von Nordamerika kommenden Geleitzügen nach Passieren von Kap Race, der Südostecke von Neufundland, sehr bald weit nach Norden ausholte. Die ohne Kriegserklärung bereits im Jahre 1941 begonnene amerikanische Hilfe, die im nächsten Kapitel behandelt werden soll, und die Vorteile einer Luftüberwachung der Geleitzugwege von Island aus sowie die fehlenden Konvoisichtungen weiter südlich während der Monate Juli und August sprachen für diese Annahme. Ihre Richtigkeit wurde bald bestätigt. Dicht unter der Ostküste Grönlands entdeckten die U-Boote am 11. September 1941 einen nach England laufenden Geleitzug. Es war der SC 42. Die U-Boote griffen sehr erfolgreich an und versenkten aus ihm 16 Schiffe. Einsetzender Nebel in der zweiten Nacht des Kampfes, am 12. September, bewahrte den Geleitzug vor noch grösseren Verlusten.

Im Westraum des Atlantik wurde ein weiterer nach England gehender Konvoi erfasst; die U-Boote versenkten aus ihm 4 Schiffe. Im gleichen Monat wurde ein von Freetown kommender Geleitzug im Nordatlantik von einer U-Bootgruppe gesichtet. Er bestand aus 11 Schiffen mit 4 Kriegsfahrzeugen zu seiner Sicherung. 7 Dampfer aus diesem Geleitzug wurden von ihr vernichtet.

Der vierte Geleitzug, der in diesem Monat von einer U-Bootgruppe angegriffen wurde, war ein von Gibraltar nach England laufender Konvoi. Er war durch die angesetzte Luftaufklärung des Kampfgeschwaders 40 festgestellt worden. Durch 10 Zerstörer und Korvetten war er stark gesichert. Trotzdem wurden 9 Schiffe dieses Geleitzugs versenkt.

Im September verlor England durch den U-Bootkrieg 53 Schiffe mit 202‘820 BRT.

In den letzten drei Monaten des Jahres 1941 erreichte der U-Bootkrieg im Atlantik, was die Zahl der eingesetzten Boote betrifft, seinen niedrigsten Stand. Es trat «die Flaute in der Atlantikschlacht» ein, in den Gezeiten der U-Bootoperationen war «Niedrigwasser», wie im englischen Buch «Der Krieg zur See» diese Periode genannt wird. Der bereits erwähnte Abzug der U-Boote in den Mittelmeerraum war hierfür der Hauptgrund. Aber die Flaute hatte auch andere Ursachen. Am 15. Oktober wurden im Nordatlantik noch aus einem nach England laufenden Geleitzug 9 Schiffe versenkt. In den folgenden Wochen hatten wir jedoch mit der Aufstellung der wenigen zur Verfügung stehenden U-Boote im Nordatlantik kein Glück. In der Nähe der Neufundland-Bank wurde am 1. November durch ein als Späher nach Westen vorgeschobenes U-Boot ein weiterer nach England laufender Geleitzug gesichtet. Das östlich von ihm wartende U-Bootrudel stand für den Angriff sehr günstig. Dichter Nebel machte jedoch in den folgenden Tagen diese Operation zu einem völligen Fehlschlag.

Dies war im November 1941 die letzte Feindberührung im Nordatlantik. Wegen der geringen Bootzahl hatte die Suche nach dem Verkehr in den folgenden Wochen keinen Erfolg. Der Abzug der U-Boote in den Gibraltarraum Ende November setzte dieser Periode gänzlich ein Ende.

Auch im Südraum des Atlantik stand im November und Dezember 1941 ein Unstern über der deutschen Seekriegführung. Der deutsche Hilfskreuzer «Atlantis» hatte unter Kapitän zur See Rogge im März 1940 die Heimat verlassen und während einer 20monatigen Fahrt durch den Atlantik, den Indischen und Stillen Ozean sehr erfolgreich operiert und 22 Schiffe mit 145‘697 BRT versenkt. Er hatte Ende 1941 das Kap Horn nach Osten passiert und befand sich am 22. November 1941 im Atlantik südlich des Äquators, um auf einem verabredeten Treffpunkt U 126 mit Brennstoff zu versorgen. Der Kommandant des U-Bootes (Kapitänleutnant Bauer) war in einem Beiboot an Bord des Hilfskreuzers gefahren, um die Einzelheiten der Brennstoffabgabe mit Kapitän zur See Rogge zu besprechen. Diese Unterredung aber wurde sehr bald durch das Insichtkommen eines englischen Kreuzers, der «Devonshire», unterbrochen. Sie hatte von der englischen Admiralität den Auftrag, in diesem Raum nach U-Boot-Versorgungsschiffen zu suchen. Die schweren Verluste an Handelsschiffen durch U-Boote vor Freetown waren der Anlass zu dieser Operation gewesen. Das zur Aufklärung gestartete Bordflugzeug des englischen Kreuzers entdeckte die «Atlantis». In der für den deutschen Hilfskreuzer nun sehr schnell sich entwickelnden Gefahrlage konnte der U-Bootkommandant nicht mehr auf sein Boot zurückkehren. Der Erste Wachoffizier tauchte. Der englische Kreuzer blieb aber so weit ab, dass er ihm keine Angriffsmöglichkeit bot. Die «Atlantis» wurde versenkt. Die «Devonshire» lief ab. Das U-Boot tauchte auf und nahm die Rettungsboote mit den Überlebenden der «Atlantis» in Schlepp.

Als wir die Nachricht von diesem Vorfall erhielten, sandte ich zwei weitere U-Boote, U 124 (Kapitänleutnant Mohr) und U 129 (Kapitänleutnant Clausen), welche im mittleren Atlantik standen, zur Hilfeleistung dem Schleppzug der «Atlantis»-Rettungsboote entgegen. Auf dem Marsch dorthin versenkte U 124 etwa 240 sm nordöstlich St. Paul’s Rock[31] den englischen Kreuzer «Dunedin», der die gleiche Suchaufgabe nach U-Boot-Versorgungsschiffen hatte wie die «Devonshire».

Die Seekriegsleitung gab zur selben Zeit Befehl, dass das Versorgungsschiff «Python» die Überlebenden der «Atlantis» aufnehmen sollte. Das geschah am 24. und 25. November.

Für die nun vorgesehene Versorgung von U-Booten aus der «Python»

31 An der Nordost-Ecke Brasiliens.

wurde mit der Seekriegsleitung ein Treffpunkt vereinbart, der fast 1‘700 sm südlich der Versenkungsstelle der «Atlantis» lag. Aber auch diese Zusammenkunft wurde vom Gegner festgestellt. Die «Python» – mit der zusätzlichen Atlantis-Besatzung an Bord – wurde von dem englischen Kreuzer «Dorsetshire» – der ebenfalls auf der Suche nach Versorgungsschiffen war – am 1. Dezember 1941 versenkt.

Zur Aufnahme der 414 Überlebenden der «Atlantis»- und «Python»-Besatzungen standen vier U-Boote im Versenkungsraum der «Python» zur Verfügung. Die Schiffbrüchigen wurden auf diese verteilt. Die Raumenge im U-Boot lässt es nicht einmal zu, jedem Angehörigen der Besatzung einen Schlafplatz zu geben. Er steht nur dem Frei Wächter zu. Nachdem jedes der vier Boote zusätzlich über 100 Mann aufgenommen hatte, wurde es auf ihnen so eng, dass man sich kaum mehr darauf bewegen konnte. Dadurch wurden die Boote natürlich gefechtsunklar und fielen für die beabsichtigten Operationen aus. Bei Temperaturen im Boot bis zu 38° traten sie durch die tropische Zone des Äquators den Heimmarsch an. Wir führten sie nördlich der Kap Verdischen Inseln mit 4 italienischen U-Booten zusammen, die mir der italienische Führer der U-Boote in Bordeaux hilfsbereit zur Verfügung gestellt hatte. Die Italiener übernahmen die Hälfte der Schiffbrüchigen. Alle acht U-Boote kamen bis Ende Januar 1942 wohlbehalten in den Biskaya-Stützpunkten an. Eine einmalige Rettungsaktion über 5’000 sm hinweg war gelungen.

Diese Ereignisse hatten gezeigt, dass die Zeiten der Versorgungsmöglichkeit durch Überwasser-Tanker im Atlantik vorüber waren. Die bei Kriegsbeginn in Bau gegebenen U-Boot-Tanker sollten in Zukunft diese Aufgabe übernehmen. –

Im Atlantik nördlich des Äquators standen im Dezember 1941, wie bereits berichtet, die U-Boote beiderseits der Strasse von Gibraltar. Der erwartete, nach Osten laufende Verkehr wurde nicht festgestellt. Wohl aber lief am 14.12. einer der nach England bestimmten H.-G.-Geleitzüge («Homeward») von Gibraltar aus. Die U-Bootgruppe westlich der Gibraltarstrasse und drei weitere U-Boote, die in den Biskaya-Häfen einsatzbereit geworden waren, wurden auf diesen Geleitzug angesetzt. Da die Engländer wussten, dass wir im Gibraltarraum mit U-Booten standen, erwarteten wir, dass der Konvoi besonders stark gesichert sein würde. Ein Hilfsflugzeugträger – es war die «Audacity» – stand bei dem Geleitzug. Die U-Boote griffen in den Tagen und Nächten bis zum 22. Dezember immer wieder zähe an. Das Ergebnis war niederdrückend. Es wurden zwar am 21. Dezember der Hilfsflugzeugträger «Audacity» von U 751 (Kapitänleutnant Bigalk) und der Zerstörer «Stanley» versenkt, aber von dem Geleitzug selbst fielen nur zwei Schiffe den U-Bootangriffen zum

Opfer. Dagegen gingen bei diesen Kämpfen 5 U-Boote verloren. Es waren: U 574 (Kapitänleutnant Gengelbach), U 131 (Fregattenkapitän Baumann), U 127 (Kapitänleutnant Hansmann), U 434 (Kapitänleutnant Heyda), U 567 (Kapitänleutnant Endrass). Unter ihnen war wieder einer der besten und erfahrensten Kommandanten, Kapitänleutnant Endrass, mit seiner Besatzung.

Nach diesem Misserfolg und in Anbetracht der unbefriedigenden Ergebnisse in den beiden letzten Monaten war der Chef meiner Operationsabteilung der Ansicht, dass wir nicht mehr in der Lage seien, Geleitzüge zu bekämpfen. Ich konnte mich jedoch auf Grund der bisherigen Erfahrungen und angesichts der Tatsache, dass eine Niederlage von so grosser Schwere im Geleitzugkampf einmalig war, *dieser* Meinung nicht anschliessen. Die Wetterlage war für die U-Boote bei dem soeben beendeten Kampf sehr ungünstig gewesen: Windstille oder Windstärke 1 und oft spiegelglatte See. Dadurch war der englischen Abwehr das Sichten, Horch-Orten und Überwasser-Orten der U-Boote sehr erleichtert. Wir hatten zwar erwartet, dass der Geleitzug stark gesichert sein würde, wir wissen aber erst heute, eine wie starke Zusmmenfassung von U-Bootbekämpfungs-Kräften diesen Abwehrerfolg errungen hatte. Die englische Admiralität hatte nach den erfolgreichen U-Bootangriffen auf die vorhergehenden Gibraltar-Geleitzüge diesen Dezember-Konvoi HG 76 solange zurückgehalten, bis in Gibraltar eine besonders starke Sicherung versammelt war. Diese bestand aus dem Hilfsflugzeugträger «Audacity», 3 Zerstörern, 7 Korvetten und 2 Sloops. Die «Audacity», schützte den Geleitzug laufend aus der Luft. Zudem wurde er noch durch Flugzeuge vom englischen Luftstützpunkt Gibraltar aus gesichert. Diese konnten den Seeraum, in dem der Konvoi sich auf seinem Vormarsch befand, bis zum 17. Dezember erreichen. Dann trat der Geleitzug in den Flugbereich englischer Maschinen ein, die von Südengland gestartet waren. Die Luftsicherung des Konvois war daher ununterbrochen stark. Geführt wurde der Geleitschutz von dem Commander Walker. Er war «der berühmteste und erfolgreichste Führer von Geleitschutzgruppen des ganzen Krieges.» [32]

Wetter und Abwehrlage waren also bei diesem Geleitzug für die U-Boote ausnahmsweise ungünstig gewesen. Es erwies sich später als richtig, dass ich aus diesem Ereignis keine grundsätzlichen Schlüsse für die weitere Bekämpfung der Geleitzüge durch U-Boote zog. Wir sollten im Jahre 1942 und bis zum März 1943 noch die grössten Geleitzugschlachten schlagen. Wegen ihrer Versenkungsergebnisse erwog die britische Admiralität im März 1943, als die Krise der Atlantikschlacht für England den

32 Roskill, «The War at Sea», Band I, Seite 478.

Tiefpunkt erreicht hatte, ob es nicht notwendig sei, vom Geleitzugsystem überhaupt abzugehen, weil die grossen Verluste durch die nächtlichen Angriffe von U-Bootrudeln nicht mehr tragbar schienen.

Das Jahr 1941 ging für die U-Bootführung in Kummer und Sorgen zu Ende. Das Jahr 1942 begann. Es sollte im U-Bootkrieg ausserordentliche Erfolge bringen.

11. Kapitel

Der Krieg der Vereinigten Staaten gegen uns vor dem 11. Dezember 1941

Mit der Kriegserklärung an die Vereinigten Staaten am 11.12.1941 war in den amerikanischen Gewässern des Atlantik für die Führung des U-Bootkrieges eine neue Lage entstanden.

Es war aber nicht so, dass wir vor dem Tage unserer Kriegserklärung mit den Vereinigten Staaten im Atlantik bisher im Frieden gelebt hätten. Das Gegenteil war der Fall. Die Vereinigten Staaten unterstützten, obwohl sie uns nicht den Krieg erklärt hatten, also nach Völkerrecht sich in neutralem Zustand befanden, England sehr bald nach Kriegsbeginn in immer steigendem Masse. Ihre Seestreitkräfte halfen den Engländern durch Kriegshandlungen. Das ganze grosse amerikanische Rüstungs- und Wirtschaftspotential wurde allein den Gegnern der Achsenmächte zur Verfügung gestellt. Die Amerikaner selbst nennen heute die Zeit ihres Eingreifens in die Atlantikschlacht und ihrer Rüstungshilfe für England vor dem offiziellen Kriegszustand, der im Dezember 1941 eintrat, «den nichterklärten Krieg.» [1]

Diese jedes Völkerrecht verletzende amerikanische Haltung war von grösstem militärischem, materiellem und moralischem Wert für England. Sie beeinflusste den U-Bootkrieg wesentlich.

Wie entwickelte sich die amerikanische Hilfe für England?

In den ersten Jahren des ersten Weltkrieges, als Amerika noch neutral war, hatten die Engländer umfangreiche Kriegslieferungen und Geldkredite von den Vereinigten Staaten erhalten. Amerikanische Schiffe und Staatsbürger konnten das Kriegsgebiet um England ohne gesetzliche Einschränkung ihrer Regierung befahren. Die Verflechtung Amerikas mit der englischen Kriegswirtschaft hatte dann schliesslich zum Eintritt der Vereinigten Staaten in den ersten Weltkrieg geführt. Ein so grosser Schuld-

1 The World Crisis and American Foreign Policy. Langer and Gleason: «The Undeclared War 1940-41». Fleet Admiral King: A Naval Record, Seite 131.

ner konnte nicht seinem Schicksal überlassen werden.[2] In den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg wollten die Vereinigten Staaten in einem etwaigen künftigen Kriege nicht den gleichen Weg gehen. Sie beabsichtigten, sich aus fremden Kriegen herauszuhalten. Daher verbot das 1937 erlassene Neutralitätsgesetz die Ausfuhr von Kriegsmaterial und die Gewährung von Anleihen an Kriegführende und untersagte amerikanischen Schiffen und Staatsbürgern das Befahren des Kampfgebietes anderer Nationen.

Der darin ausgedrückte Wunsch der Masse des amerikanischen Volkes, in einem Kriege zwischen anderen Nationen neutral zu bleiben, entsprach nicht der politischen Konzeption des Präsidenten Roosevelt. Zwar verbot er amerikanischen Schiffen und Staatsbürgern am 4. September 1939 gemäss dem amerikanischen Neutralitätsgesetz das Befahren des europäischen Kampfzone im Atlantik. Aber es gelang ihm im November 1939, das Ausfuhrverbot für Waffen und Kriegsmaterial aufheben zu lassen. Es galt nunmehr auch für diese die «cash-and-carry-Klausel», die die amerikanische Unterstützung eines Kriegführenden gestattete, wenn der Käufer in der Lage war, bar zu bezahlen und das Material auf eigenen Schiffen abzuholen. Deutschland war hierzu nicht imstande, weil wegen der englischen Seeherrschaft im Atlantik seit Kriegsbeginn kein deutsches Handelsschiff mehr die grossen Weltmeere befahren konnte. Die Änderung des Neutralitätsgesetzes kam also nur England zugute, dessen Handelsschiffe nach wie vor den Atlantik überquerten.

Zu diesen Massnahmen, die Roosevelt dem amerikanischen Volk aufzwang, um die Neutralität aufheben zu können, trug Churchill wesentlich bei. Er tat verständlicherweise alles, um zu erreichen, dass die Vereinigten Staaten auch im zweiten Weltkrieg den Engländern in möglichst grossem Umfange Hilfe leisteten. Kurz nach Kriegsbeginn forderte Roosevelt Churchill, der englischer Marineminister geworden war, auf, mit ihm in einen Briefwechsel einzutreten und ihm alle Dinge mitzuteilen, die er ihn wissen lassen möchte. Churchill ging sofort darauf ein. In der Fülle der nun folgenden Briefe wusste er Roosevelts Geneigtheit zur Hilfe für England und «seinen guten Willen» durch geschickte Behandlung zu beeinflussen.[3] Churchill stellte immer weitergehende Forderungen an die amerikanische Unterstützung, deren Notwendigkeit er durch düstere

2 Walter Page, der amerikanische Botschafter in London, telegraphierte am 5.3.1917 an Präsident Wilson: «Der Druck der herannahenden Finanzkrise übersteigt nunmehr die Leistungsfähigkeit des Einsatzes des Hauses Morgan für die britische und französische Regierung ... Es ist nicht unwahrscheinlich, dass der einzige Weg, um unsere hervorragende Handelslage aufrecht zu erhalten und eine Panik zu vermeiden, die Kriegserklärung an Deutschland darstellt.» (Sven Hedin, Amerika im Kampf der Kontinente, S. 191.)

3 Churchill, «The Second World War», Band II, Seite 353.

Schilderungen der eigenen Notlage und völlig unrealistische Prophezeiungen über das zu erwartende Schicksal der Vereinigten Staaten begründete. Er wollte dem Präsidenten Roosevelt dadurch die Mittel an die Hand geben, dem amerikanischen Volk und dem Kongress seine zur Kriegshilfe für England antreibende Politik mundgerecht zu machen. Churchill selbst spricht von seiner geschickten Beeinflussung des amerikanischen Präsidenten als «von den verschiedenen Sprachen, die er hinter der Szene brauchte.»[4] Am 15. Mai 1940, kurz nachdem er als Nachfolger Chamberlains Premierminister geworden war, bat er Roosevelt in einem Brief, ihm mit allem zu helfen, «ausser mit dem Einsatz bewaffneter Streitkräfte». Vor allem wünschte er von Amerika 50 ältere Zerstörer zu erhalten. Da er die Schwierigkeiten voraussah, auf die ein so eklatanter Bruch der Neutralität[5] beim amerikanischen Volk stossen würde, malte er in einem Brief an den Präsidenten Roosevelt vom 25. Mai 1940 die schlimmen Folgen für Amerika aus für den Fall, dass die Engländer ihre Flotte den Deutschen ausliefern müssten. Das war an sich ein völlig utopischer Gedanke, an dessen Verwirklichung ein Mann wie Churchill unzweifelhaft am wenigsten glaubte. Aber dieses «Nachtgespenst» tat seinen Dienst. In dieser durch nichts begründeten Angst, dass die englische Flotte in deutsche Hand fallen könnte, wurde die Abgabe der amerikanischen Zerstörer an England durch den amerikanischen Kongress gebilligt. Churchill sagt darüber in seinen Erinnerungen:

«Die Abgabe von 50 amerikanischen Kriegsschiffen an Grossbritannien war eine entschieden unneutrale Haltung der Vereinigten Staaten. Sie würde nach allen Normen der Geschichte die deutsche Regierung berechtigt haben, den Vereinigten Staaten den Krieg zu erklären.» [6]

Die amerikanischen Zerstörer wurden den Engländern im September 1940 gegen Verpachtung der bereits erwähnten englischen Stützpunkte[7] an die Vereinigten Staaten auf 99 Jahre abgetreten.

Nach der Wiederwahl des Präsidenten Roosevelt im November 1940 war für Churchill die Zeit zu weiterem Handeln gekommen. In einem langen in Briefform gehaltenen Memorandum an den amerikanischen

4 Churchill, Band II, Seite 355.

5 Die Abgabe der Zerstörer an England war ein Bruch des Artikels 8 der Haager Konvention von 1907, der neutrale Regierungen verpflichtet, dafür zu sorgen, dass kein zur Teilnahme an Operationen eines Kriegsführenden geeignetes Schiff aus dem Rechtsbereich des neutralen Landes ausscheiden darf, wenn es in diesem Land für Kriegszwecke hergerichtet worden ist.

6 Churchill, «The Second World War», Band II, Seite 358.

7 Siehe Seite 102.

Präsidenten vom 8. Dezember 1940 [8] erklärte Churchill, dass es entscheidend für den Kriegsausgang sei, weitere Schiffsverluste durch den U-Bootkrieg im Atlantik zu verhindern:

6. Unsere Schiffsverluste haben eine Höhe erreicht, die fast derjenigen vergleichbar ist, welche wir im schlechtesten Jahr des letzten Krieges hatten. Die Verluste erreichten in den fünf Wochen, die mit dem 3. November endeten, eine Höhe von 420'300 BRT. Unsere Schätzung der Gütermenge, welche eingeführt werden muss, um unsere Anstrengungen mit voller Kraft aufrechterhalten zu können, ist 43 Millionen Tonnen. Die Einfuhrmenge im September betrug jedoch nur 37 Millionen Tonnen und im Oktober 38 Millionen Tonnen. Wenn die Verminderung in solchem Masse andauerte, würde sie tödlich sein.

12. Die vordringlichste Aufgabe besteht darin, den Verlust von Tonnage auf den Atlantikwegen nach unserer Insel abzustoppen oder zu begrenzen. Das kann erreicht werden sowohl durch die Vermehrung der Seestreitkräfte, welche die Angriffe abzuwehren haben, wie durch eine Erhöhung der Zahl der Handelsschiffe, auf die wir angewiesen sind.

Hiermit begründete Churchill in seinem Brief die nachstehenden Bitten an den amerikanischen Präsidenten:

1. Der Schutz der englischen Konvois durch amerikanische Kriegsschiffe wird erbeten. Hitler würde dies nicht als Kriegsgrund ansehen, weil er keinen Krieg mit den Vereinigten Staaten wünsche.
2. Die Ausdehnung der amerikanischen Seekontrolle weiter nach Osten in den Atlantik liegt sehr im englischen Interesse.
3. Bereits ein Drittel der knappen englischen Tonnage wird ohne Nutzergebnis verbraucht, weil England durch den U-Bootkrieg zu Konvoi-Bildung, Umwegen und Zick-zack-Kursen gezwungen wird. England kann jährlich P/2 Millionen Tonnen Schiffsraum bauen. Dieser Ersatz ist unzureichend. Weitere 3 Millionen Tonnen neuen Schiffsraums werden jährlich benötigt. Nur die Vereinigten Staaten können diesen Bedarf durch ihre Schiffbau-Industrie decken.
4. Amerikanische Kampfflugzeuge und Kriegsmaterial werden von England in grossem Umfang gebraucht.
5. England ist nicht in der Lage, diese amerikanische Unterstützung an Schiffen und Kriegsmaterial zu bezahlen. Im Interesse des gemeinsamen Ziels der Besiegung der Achsenmächte wird gebeten, nicht auf sofortiger Bezahlung zu bestehen.

8 Churchill, «The Second World War», Band II, Seite 494 ff.

Churchill sagt in seinen Erinnerungen, dieser Brief sei einer der wichtigsten gewesen, die er je geschrieben habe.

Nach Empfang des Briefes stellte Roosevelt sich die Aufgabe, die rechtlichen Voraussetzungen für die Erfüllung der englischen Wünsche zu schaffen. Er griff hierbei zu dem Mittel, dem amerikanischen Volk zu suggerieren, dass es selbst in hohem Masse von den Achsenmächten bedroht sei. In einer «Plauderei am Kamin» erklärte er am 29. Dezember 1940 im Rundfunk dem amerikanischen Volk:

«Seit Jamestown und Plymouth Rock[9] ist die amerikanische Zivilisation nicht in so grosser Gefahr gewesen wie heute. Wenn Grossbritannien untergeht, dann werden die Achsenmächte die Kontinente Europa, Asien, Afrika und Australien beherrschen und sie werden in der Lage sein, ungeheure Hilfsmittel zu Lande und zur See gegen unsere Halbkugel einzusetzen. Es ist keine Übertreibung zu sagen, dass wir alle in beiden Amerika dann unter vorgehaltener Pistole leben würden, und diese Pistole ist mit wirtschaftlich und militärisch gefährlichem Sprengstoff geladen.»

Dieses märchenhafte Bild wirkte. Am 11. März 1941 wurden die englischen Wünsche nach unbegrenzter, kostenloser amerikanischer Hilfe an Schiffen und Kriegsmaterial vom Kongress im Pacht- und Leihgesetz erfüllt.[10]

Eine ähnliche Entwicklung nahm die rein militärische Unterstützung Englands durch die Vereinigten Staaten.

Am 5. September 1939 hatte Roosevelt in einer Note die Gewässer der atlantischen Küste Amerikas zu einer Sicherheitszone erklärt, die sich mehrere Hundert Seemeilen nach Osten in den Atlantik hinaus erstreckte. Durch eine «Neutralitäts-Patrouille», die amerikanische Kriegsschiffe in dieser Zone ausübten, sollten die Kriegführenden von dem Befahren dieses Seeraums abgehalten werden. Dieser Versuch, ein so grosses Seegebiet für die Kriegführenden zu schliessen, hatte keine völkerrechtliche Grundlage. Nach internationalem Recht war eine solche Massnahme nur für die Hoheitsgewässer zulässig. Im Allgemeinen erstrecken sich diese von der Küste nur 3 Seemeilen weit in See.

Es kam auch sehr bald nach Kriegsausbruch zu völkerrechtswidrigen Kriegshandlungen amerikanischer Seestreitkräfte im Atlantik. Sie beschatteten deutsche Dampfer, die aus Häfen der Vereinigten Staaten aus-

9 Von der Gründung Jamestowns 1607 datiert die Geschichte der englischen Kolonien in Amerika; in Plymouth Rock landete 1620 die «Mayflower».

10 Bei der Abstimmung waren im Kongress 265 Stimmen dafür, 165 dagegen; im amerikanischen Senat 60 dafür, 31 dagegen.

gelaufen waren und die versuchten, die deutsche Heimat zu erreichen. Die amerikanischen Seestreitkräfte meldeten durch Funkspruch den Standort dieser Schiffe an englische Kriegsschiffe, so dass die Engländer auf die deutschen Dampfer operieren konnten. Als Folge blieb unseren Schiffen nichts anderes übrig, als sich selbst zu versenken.

Im Juli 1940 sandte Roosevelt eine Kommission unter dem amerikanischen Admiral Ghormley nach London, um durch Besprechungen mit der englischen Admiralität eine völlige militärische Zusammenarbeit mit Grossbritannien vorzubereiten. Nach dieser Unterredung wurden im amerikanischen Admiralstab Pläne für den Fall ausgearbeitet, dass die Vereinigten Staaten in den Krieg verwickelt würden. Diese Pläne sahen vor, dass die wichtigste Aufgabe für Amerika der Geleitzug-Schutz im Atlantik sein würde. Die Vereinigten Staaten sollten in der Lage sein, die Konvoi-Begleitung durch Kriegsschiffe ab 1.4.1941 zu übernehmen.

Die Londoner Admiralstabsbesprechungen wurden im Januar und Februar 1941 in Washington durch erweiterte Konferenzen der amerikanischen und englischen Admiralität und der Generalstäbe der Heere und Luftwaffen fortgesetzt. Das Ergebnis dieser zweimonatigen Besprechungen war Übereinstimmung darüber, dass der Atlantik und der Krieg in Europa die entscheidenden Schwerpunkte des Krieges seien. Die Hauptaufgabe der Marine der Vereinigten Staaten sei der Schutz der Schiffahrt und der Seeverbindungen im Atlantik. Dieser solle einsetzen, sobald die amerikanische Marine hierzu fähig sei, da er nicht von einer ausdrücklichen Kriegserklärung der Vereinigten Staaten abhänge. England würde der amerikanischen Marine für ihre Atlantik-Aufgabe die notwendigen Stützpunkte im englischen Raum zur Verfügung stellen.[11]

Diesen Abmachungen entsprechend handelte die amerikanische Marine. Am 1. Februar 1941 wurde die Atlantik-Flotte unter Admiral King gebildet. Er erklärte am 18.4.1941, dass die amerikanische Sicherheitszone nach Osten in den Atlantik bis zum 26. Grad westlicher Länge erweitert würde. Diese Grenze lag über 2‘300 sm von der amerikanischen Küste (New York) und nur 740 sm von Europa (Lissabon) ab. Sie schloss die Azoren ein, die eine europäische Inselgruppe sind. Damit wurden etwa $^4/_5$ des atlantischen Ozeans zur westlichen Hemisphäre Amerikas erklärt, in der nunmehr die amerikanischen Seestreitkräfte alle deutschen Seestreitkräfte beschatten und ihre Standorte sofort den Engländern zur Bekämpfung mitteilen sollten.

Eine solche Ausweitung und Behauptung einer Sicherheitszone durch Machtspruch hatte in keiner völkerrechtlichen Abmachung eine Stütze.

11 ABC-1 Staff Agreement vom 27. 3. 1941.

Am 7. Juli 1941 übernahmen die Vereinigten Staaten den «Schutz» Islands an Stelle von England.[12] Sie landeten dort Truppen und bauten Stützpunkte für See- und Luftstreitkräfte aus.

Zugleich wurde die amerikanische Sicherheitszone auf 22 Grad westlicher Länge nach Osten hinausgeschoben, so dass sie Island einschloss.

Nach der Besetzung Islands waren die Vereinigten Staaten verantwortlich für den unmittelbaren Geleitschutz der von Amerika nach Island laufender Konvois amerikanischer Schiffe und solcher Schiffe jeder Nationalität, die sich ihnen anschliessen wollten. Ausserdem erhielten die amerikanischen Seestreitkräfte die Weisung, anderen Geleitzügen im Nordatlantik Schutz zu gewähren, wenn es die strategische Situation erforderte. [13] Das bedeutete also, dass die Vereinigten Staaten den Schutz auch englischer Schiffe bis zum Islandraum übernahmen.

Wie reagierte die deutsche Regierung auf diese Kette völkerrechtswidriger Massnahmen der Vereinigten Staaten seit Kriegsbeginn? Vom September 1939 ab hatte die deutsche Seekriegführung von Hitler Anweisung, es unter keinen Umständen zu Zwischenfällen mit Amerika kommen zu lassen. Die deutsche politische Führung wollte von sich aus alles tun, um zu vermeiden, dass es wie im ersten Weltkrieg zu einer Kriegsbeteiligung der Vereinigten Staaten gegen Deutschland käme. An diesem Standpunkt hielt Hitler unentwegt fest. Roosevelt war daher bei der Abgabe der 50 Zerstörer an England davon überzeugt, dass Hitler diese Massnahme hinnehmen würde. Denn jede noch so weitgehende Hilfe für Grossbritannien würde ihm lieber sein als der tatsächliche Kriegszustand mit den Vereinigten Staaten. Diese Ansicht des amerikanischen Präsidenten war zutreffend, wie die folgenden Geschehnisse zeigen.

Da die Amerikaner sich zunächst aus dem Blockadegebiet um England, in welchem die deutschen U-Boote freie Angriffserlaubnis hatten, fernhielten, kam es bis zum Sommer 1941 nicht zu Zwischenfällen. Aber am 20.6.1941 traf U 203 das USA-Schlachtschiff «Texas» im Blockadegebiet. Da dieses sich in dem bisher für amerikanische Schiffe gesperrten Gebiet befand, war der U-Bootkommandant darüber im Zweifel, ob es noch den Vereinigten Staaten gehörte oder ebenso wie die amerikanischen

12 In Morison «Die Schlacht im Atlantik» (Geschichte der Seeoperationen der Vereinigten Staaten im zweiten Weltkrieg, Band I) sagt der Verfasser zu der Übernahme des «Schutzes» Islands: «Obwohl die Regierung von Island, von den Briten unter Druck gesetzt, die Vereinigten Staaten gebeten hatte, ihr Land zu beschützen, nahm die Bevölkerung die Besetzung nicht mit gutem Willen auf. Stark nationalistisch und provinziell in ihren Anschauungen, empfand sie nicht die Notwendigkeit des Schutzes.»

13 Commander-in-Chief Atlantic-Fleet, Operationsplan No. 6 vom 19. Juli 1941.

Zerstörer an England abgegeben sei. Er versuchte, es anzugreifen. Der Angriff war erfolglos. Das U-Boot wurde vom amerikanischen Schlachtschiff nicht bemerkt. Der U-Bootkommandant meldete durch Funkspruch diese Sichtung eines amerikanischen Kriegsschiffes im Blockadegebiet. Als die U-Bootführung seine Meldung erhielt, gab ich sofort vorsorglich Befehl, «dass USA-Kriegsschiffe auch im Blockadegebiet nicht anzugreifen sind, da die zur Zeit noch gültige Erlaubnis hierzu mir nicht mehr den politischen Absichten des Führers entsprechend zu sein scheint.»[14]

Bis dahin war es den U-Booten erlaubt gewesen, im Blockadegebiet jedes Kriegsschiff anzugreifen, weil es nach der bisherigen Haltung der Vereinigten Staaten für ausgeschlossen galt, dass amerikanische Schiffe in dieses Kriegskampfgebiet eindringen würden.

Am nächsten Tage erhielten die U-Boote auf Grund einer Weisung Hitlers die folgende Anordnung:

«Führer hat Vermeidung jeden Zwischenfalls mit USA für die nächsten Wochen befohlen. In allen denkbaren Fällen in diesem Sinne handeln. Darüber hinaus bis auf Weiteres Angriffe nur auf Kreuzer, Schlachtschiffe und Flugzeugträger und nur, wenn diese einwandfrei als feindlich erkannt, freigegeben. Abgeblendet-Fahren gilt bei Kriegsschiffen nicht als Beweis feindlichen Charakters.»[15]

Dieser Befehl bedeutete für die U-Boote, dass sie ihre schlimmsten Feinde, die Zerstörer, Fregatten und Korvetten, also auch die englischen, nicht mehr angreifen durften. Infolge der Vermischung amerikanischer Seestreitkräfte mit englischen war nun für die deutsche U-Bootkriegführung ein Zustand erreicht, der in einem Krieg einmalig war. Alle Kriegsschiffe der Engländer, welche die Aufgabe der U-Bootbekämpfung als U-Bootjagd- und als Sicherungsgruppen und Geleitfahrzeuge an den englischen Konvois hatten, gingen gegen die deutschen U-Boote mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln vor. Diese hatten jedoch alle derartigen Angriffe ohne Abwehr oder Gegenschlag zu erdulden.

Erst durch einen späteren zusätzlichen Befehl wurde die Abwehr eines im Gange befindlichen Angriffs, solange dieser dauerte, erlaubt. Die entsprechende, sogar die Selbstverteidigung des U-Boots einschränkende Anordnung der Seekriegsleitung lautete:

«Angriffshandlungen der Boote nach Abschüttelung einer Verfolgung gewissermassen als Vergeltungs- oder vorsorgliche Massnahme auch gegen einen Gegner, der die vorangegangene Verfolgung oder Bekämpfung

14 K. T. B. des BdU vom 20. 6. 1941.
15 K. T. B. des BdU vom 21. 6. 1941.

durchführte, sind als selbständige und getrennt zu betrachtende Aktionen nicht freigegeben.»[16]

Die englische U-Bootsicherung hatte also freie Hand. Die den deutschen U-Booten befohlene Passivität konnte daher zur Folge haben, dass es einem Zerstörer gelang, ein U-Boot mit Ortung, Wasserbomben oder Artillerie zu bekämpfen, ohne dass sich das U-Boot dieses Angriffs noch rechtzeitig erwehren durfte, so dass es vernichtet wurde.

Dieser Befehl erschwerte natürlich auch die Geleitzugbekämpfung der U-Boote. Die Sicherung, welche die Handelsschiffe des Konvois umgab, war für die U-Boote tabu. Falls sie nicht umgangen werden konnte, musste der Angriff auf den Geleitzug aufgegeben werden. Denn ein Freimachen des Weges zum Konvoi durch Torpedoschuss auf sichernde Kriegsfahrzeuge war den U-Booten nicht erlaubt.

Im Interesse der gesamtpolitischen Lage hatte die U-Bootführung auch diese Hemmung auf sich zu nehmen. Aber alles Streben der deutschen politischen Leitung, eine Verschärfung des Verhältnisses zu den Vereinigten Staaten zu vermeiden, sollte nichts nutzen. Roosevelt wollte den Krieg. Er wollte, dass bei dem Aufenthalt amerikanischer Seestreitkräfte im Kampfgebiet des Atlantik bei ihrer Vermischung mit englischen Seestreitkräften und ihrer mittelbaren Teilnahme an Kampfhandlungen Zwischenfälle eintraten. Diese liessen sich auch nicht vermeiden.

Am 4.9.1941 wurde U 652 von einem Zerstörer verfolgt. Es erhielt drei Wasserbomben. Daraufhin schoss es zur Abwehr zwei Torpedos, denen der Zerstörer auswich. Dass es der amerikanische Zerstörer «Greer» war, erfuhr der U-Bootkommandant erst von der U-Bootführung aus einem Funkspruch am nächsten Tage.

Der amerikanische Marineausschuss des Senats untersuchte diesen Fall und bekam von Admiral Stark, dem Oberbefehlshaber der amerikanischen Marine, darüber folgenden Bericht:

«Um 8.45 h teilte ein englisches Flugzeug der ‚Greer' mit, dass ein U-Boot 10 sm weiter westlich auf dem Kurs des Zerstörers unter Wasser geortet sei. Die ‚Greer' beschleunigte ihre Fahrt und steuerte im Zickzack-Kurs den angegebenen Punkt an. Sobald das Horchgerät das Schraubengeräusch des U-Boots aufgefangen hatte, verfolgte der Zerstörer das U-Boot und funkte die Ortung zum Nutzen jedes britischen Flugzeugs oder Zerstörers, die in der Nähe sein mochten. Das geschah in Übereinstimmung mit den erteilten Befehlen, Informationen weiterzugeben, aber nicht anzugreifen. Um 10.32 warf ein englisches Flugzeug vier Tie-

16 K. T. B. Ski, Teil C IV, Seite 151.

fenbomben, die aber ihr Ziel verfehlten; 20 Minuten später gab es die Jagd auf. Die ‚Greer' blieb aber dem U-Boot auf der Spur. Um 12.40 änderte das deutsche U-Boot seinen Kurs, näherte sich der ‚Greer' und feuerte einen Torpedo ab, der vorbeiging. Die ‚Greer' führte einen Gegenangriff aus, anscheinend ohne Erfolg.»

Präsident Roosevelt erklärte am 11. September 1941 dem amerikanischen Volk in einer Rundfunkrede, dass die «Greer» mutwillig und unprovoziert von dem deutschen U-Boot angegriffen worden sei. Die Handlungsweise des U-Bootes sei ein Akt von Piraterie gewesen.

«Die Zeit ist nun gekommen, da wir alle die kalte, unerbittliche Notwendigkeit erkennen müssen, diesen unmenschlichen, hemmungslosen Abenteurern der Welteroberung, die eine dauernde Weltherrschaft zu errichten suchen, zu sagen:

‚Ihr geht darauf aus, unsere Kinder und Kindeskinder eurer Schreckensherrschaft und Sklaverei zu unterwerfen. Ihr habt jetzt unsere eigene Sicherheit angegriffen. Bis hierher und nicht weiter!' . . .

‚Wenn man eine Klapperschlange sieht, die sich aufrichtet, dann wartet man nicht, bis sie auf einen zuschnellt, sondern man zerschmettert sie vorher. ' ...

‚In den Gewässern, die uns für unsere Verteidigung notwendig erscheinen, werden amerikanische Kriegsschiffe und Flugzeuge nicht länger darauf warten, bis die unter dem Wasser lauernden Unterseeboote der Achsenmächte oder ihre Piratenschiffe auf hoher See zuerst zum tödlichen Streich ausholen.'«

Dagegen schreiben die amerikanischen Historiker Langer und Gleason in der geschichtlichen Darstellung der Weltkrisis und der amerikanischen Aussenpolitik über den Greer-Zwischenfall Folgendes:

«Es ist schwer, die Entrüstung für ehrlich zu halten, mit der die Nachricht von der Episode in amerikanischen offiziellen und privaten Kreisen aufgenommen wurde. In Anbetracht der Tatsache, dass die ‚Greer' das deutsche U-Boot aufgespürt, es stundenlang verfolgt und britischen Flugzeugen Nachrichten gegeben hatte, um deren Angriff auf das U-Boot zu erleichtern, wäre es erstaunlich gewesen, wenn das vorgesehene Opfer sich nicht schliesslich gegen seine Verfolger gewandt hätte.»[17]

Am 15. September 1941 gab der amerikanische Marineminister Knox bekannt, die USA-Flotte habe Befehl, «alle Handelsstörer der Achsen-

17 «Die Welt-Krisis und die amerikanische Aussenpolitik», Band «Der nichterklärte Krieg 1940-1941», Kapitel «Der Schiesskrieg», Seite 744.

machte, gleichviel, ob sie als Überwasser- oder Unterwasserpiraten auftreten, mit allen verfügbaren Mitteln aufzubringen oder zu zerstören.»

Infolge dieses «Schiessbefehls» des amerikanischen Präsidenten befanden sich ab Anfang September 1941 die Vereinigten Staaten in der Atlantikschlacht praktisch im Kriege mit Deutschland.[18]

Der unmittelbare Konvoi-Schutz wurde jetzt für alle Geleitzüge, auch die englischen, in dem Seegebiet von Neufundland bis zum Meridian von Island von den Amerikanern übernommen. Auf diesem Längengrad übergaben die amerikanischen Sicherungsstreitkräfte die Geleitzüge an die englischen Kriegsschiffe.

Bereits am 1. September 1941, also schon vor dem Greer-Fall, hatte Admiral King, der Befehlshaber der amerikanischen Atlantik-Flotte, den entsprechenden Befehl erlassen.[19]

Zu diesem Befehl bemerkt Morison in der Geschichte der Seeoperationen der Vereinigten Staaten im zweiten Weltkrieg:

«Um den Einwand zu parieren, dass Konvoi-Sicherung wesentlich eine Änegsaufgabe wäre, wurde die Theorie aufgestellt, dass diese Geleitzüge zwischen zwei Stützpunkten der Vereinigten Staaten begleitet würden mit dem Zweck, *unsere* Besatzungstruppen in Argentia (Neufundland) und in Island und nicht irgendein *kriegführendes* Land mit Nachschub zu versorgen. Derselbe kleine *Joker,* der bereits in dem früheren Operationsplan enthalten war, dass Schiffe jeder Nation geschützt würden, welche sich den amerikanischen Geleitzügen anschliessen wollten, gestattete jeder Menge alliierter Dampfer, die Wohltat des Schutzes durch Seestreitkräfte der Vereinigten Staaten zu geniessen.»

Diese Sätze enthüllen den Geist des gegebenen Befehls eindeutig.

Aus berechtigter Sorge vor weiteren Verwicklungen, die der Rooseveltsche «Schiessbefehl» mit sich bringen würde, wandte sich Grossadmiral Raeder am 17.9.1941 an Hitler. Ich hatte ihn bei dieser Besprechung zu begleiten. Der Oberbefehlshaber stellte dar, dass die deutschen Seestreitkräfte sich in einer unhaltbaren Lage befänden. Hitler blieb jedoch bei

18 Morison, Band I «Die Schlacht im Atlantik», S. 80: «Vom Datum des Greer-Zwischenfalls, dem 4. September 1941 an, befanden sich die Vereinigten Staaten de facto im Seekrieg mit Deutschland auf dem Atlantischen Ozean». Roskill «Der Krieg zur See», Band I, Seite 472: «Vom britischen Standpunkt aus bewirkten die Veränderungen des September 1941, dass die amerikanische Teilnahme an der Atlantik-Schlacht eine Realität wurde. Was diese Realität für die englische Admiralität, die Admirale, die Kapitäne und Besatzungen der Schiffe und Flugzeuge bedeutete, die so lange diesen lebenswichtigen und unaufhörlichen Kampf allein gefochten hatten, kann schwerlich von der Nachwelt ganz verstanden werden.»

19 Cinclant, Operation Plan, No. 7.

dem Befehl, dass die U-Boote sich nur wehren dürften, wenn sie angegriffen würden.

Weitere Zwischenfälle waren unvermeidlich. Am 17.10.1941 erhielt während einer Geleitzugschlacht gegen den englischen Konvoi SC 48 der amerikanische Zerstörer «Kearney» einen Torpedotreffer. Er gehörte zur Sicherung dieses Geleitzugs.

Am 31.10.1941 wurde bei der Bekämpfung des englischen Geleitzugs HX 156 südwestlich Islands der amerikanische Zerstörer «Reuben James» von einem deutschen U-Boot versenkt.

Entweder musste Deutschland seinen Seekrieg im Atlantik zu Englands Gunsten mitten im Kriege überhaupt einstellen oder derartige Zwischenfälle mussten sich bei der völkerrechtswidrigen aktiven Teilnahme der Vereinigten Staaten an der Atlantikschlacht immer wieder ereignen.

Die amerikanischen Historiker Langer und Gleason sagen in der Geschichte der amerikanischen Aussenpolitik:

«Das Erstaunliche war nicht, dass sich einige Versenkungen amerikanischer Schiffe ereignet hatten, sondern dass nicht viel mehr erfolgt waren.» [20]

Über die Haltung der amerikanischen Marine in dieser Zeit erklärte Admiral King, der amerikanische Seebefehlshaber im Atlantik:

«Wie immer man auch die Lage vom völkerrechtlichen Gesichtspunkt aus betrachten konnte, die amerikanische Kriegsmarine nahm den Ereignissen im Atlantik gegenüber eine realistische Haltung ein.»[21]

Dieser in der Kriegsgeschichte und im Völkerrecht wohl einmalige Zustand zwischen zwei Nationen fand sein Ende durch die dem Kriegseintritt Japans vom 7. Dezember 1941 folgende deutsche Kriegserklärung an die Vereinigten Staaten vom 11. Dezember 1941.

Trotz der Kriegserklärung *durch uns* hat das Internationale Militärgericht in Nürnberg geurteilt, dass *Deutschland keinen Angriffskrieg* gegen die Vereinigten Staaten – ebenso wie auch nicht gegen England und Frankreich – geführt hat.

Der nunmehr offizielle Kriegszustand mit Amerika hatte bedeutsame Folgen für die Weiterführung des U-Bootkrieges.

20 Band «Der nichterklärte Krieg», Kapitel «Der Schiesskrieg», Seite 748.

21 Bericht an den Marineminister der Vereinigten Staaten, Seite 157, vom 27. 3.1944.

12. Kapitel

Die dritte Phase der Atlantik-Schlacht

Januar bis Juli 1942:
Der Kampf in den amerikanischen Gewässern

Während der Besprechung bei Hitler am 17. September 1941,[1] bei der er nochmals anordnete, jeden Zwischenfall mit den Vereinigten Staaten zu vermeiden, wurde auch kurz die Lage berührt, welche sich für den U-Bootkrieg bei einer Ausweitung des Krieges auf die Vereinigten Staaten ergeben würde. Ich bat für diesen Fall um frühzeitige Unterrichtung, damit bereits mit Kriegsbeginn U-Boote an der Küste der Vereinigten Staaten stehen könnten. Nur dann liessen sich die Vorteile eines «Paukenschlags» voll ausnutzen, der in der Überraschung in einem Gebiet schwacher Abwehr bestand.

Es kam aber anders. Die deutsche Kriegführung selbst wurde durch den Angriff Japans auf Pearl Harbour am 7. Dezember 1941 überrascht. Kein deutsches U-Boot stand daher zu diesem Zeitpunkt im amerikanischen Seegebiet.

Erst am 9. Dezember 1941 wurde der U-Bootführung von der Seekriegsleitung mitgeteilt, dass alle Einschränkungen für den U-Bootkrieg, die für die Schiffe der Vereinigten Staaten und die panamerikanische Sicherheitszone galten, von Hitler aufgehoben seien. Am selben Tage erbat ich bei der Seekriegsleitung die Freigabe von 12 U-Booten zum Kampf an der amerikanischen Küste.

Die U-Bootführung erwartete viel von diesem Einsatz. Die amerikanischen Gewässer waren bisher vom Kriege unberührt geblieben. Die Handelsschiffe fuhren dort einzeln. Auch nach den kanadischen Häfen, in denen sich die nach England gehenden Geleitzüge sammelten, in erster Linie Halifax und Sidney, liefen die Dampfer einzeln. Eine U-Bootabwehr in den Küstengewässern der Vereinigten Staaten war bei der engen Zusammenarbeit und dem Erfahrungsaustausch zwischen der amerikanischen und englischen Marine allerdings zu erwarten.

1 Siehe Seite 188.

Aber sie war voraussichtlich wenig erfahren und daher nicht hoch einzuschätzen. Alles in allem glaubten wir, dort für die U-Bootkriegführung zum mindesten noch so gute Verhältnisse anzutreffen, wie sie sich vor ein bis zwei Jahren in den englischen Gewässern ergeben hatten.

Diese zunächst günstige Lage würde sich natürlich in kürzerer oder längerer Zeit verschlechtern. Auch der Amerikaner würde nach dem Auftreten unserer U-Boote im westlichen Atlantik seine Abwehr verstärken, und diese würde sich nach und nach einspielen und wirkungsvoller werden. Geleitzüge mussten in Zukunft den Einzelverkehr der Handelsschiffe ersetzen. Daher kam es jetzt darauf an, die noch bestehende Gunst der Verhältnisse «sobald und so stark wie möglich auszunutzen, bevor die zu erwartende Änderung der Lage eintritt.» [2]

Die Freigabe der amerikanischen Gewässer brachte aber noch einen anderen operativen Vorteil für die U-Bootkriegführung mit sich. In der Weite der nun in die Operationen einbezogenen Seeräume boten sich die verschiedensten Verkehrsknotenpunkte der Schiffahrt an, die wir neu anpacken konnten. Der Schwerpunkt der Angriffe liess sich, überraschend für den Gegner, in raschem Wechsel von einem Punkt zum anderen verlegen. Da die Amerikaner nicht alle Verkehrsknotenpunkte gleichzeitig in gleicher Weise schützen konnten, mussten sie mit ihrer Abwehr hinter uns, als dem Angreifer, bei dem die Initiative lag, herlaufen. Es musste auf diese Weise eine echte Diversion der Abwehr erreicht werden können.

Die Grundsätze für die U-Bootkriegführung blieben auch in den neuen amerikanischen Seeräumen die alten. Es galt, soviel wie möglich zu versenken und so ökonomisch wie möglich zu kämpfen. Das heisst, der Versenkungserfolg jedes U-Boots pro Seetag musste möglichst hoch sein. U-Boote durften nach entfernten Seeräumen und ihren Verkehrsknotenpunkten also nur dann geschickt werden, wenn trotz des langen, zeitraubenden Hin- und Rückmarsches ein grösserer Erfolg in fernen als in nähergelegenen Operationsgebieten zu erwarten war. Deshalb war es für die U-Bootführung wichtig, die Verkehrshäufungen der gegnerischen Schiffahrt und die «weichen Stellen» der Abwehr auch in den ersteren Seegebieten richtig und rechtzeitig zu erkennen. Die Angriffsschläge durften keine Fehlschläge werden.

Solche hohen Erfolge, die lange Märsche lohnten, wurden von der U-Bootführung gerade in dem «jungfräulichen» amerikanischen Gebiet erwartet.

Wie sah es mit der Zahl der U-Boote aus, die für einen Angriff in den amerikanischen Gewässern zur Verfügung standen? Es liegt eine genaue

2 K. T. B. des BdU vom 9. 12. 1941 und vom 11. 1. 1942.

Aufrechnung der vorhandenen U-Boote im Kriegstagebuch des BdU vom 1. Januar 1942 vor. Danach betrug zu diesem Zeitpunkt die Gesamtzahl der deutschen Front-U-Boote 91. Von diesen waren 23, «der leistungsfähigste Teil der U-Bootwaffe,»[3] im Mittelmeer; 3 weitere sollten auf Befehl der Seekriegsleitung noch ins Mittelmeer marschieren; 6 waren westlich Gibraltar aufgestellt und 4 Boote in den Norwegenraum abgeteilt. Von den 55 Booten, die für den Tonnagekrieg übrigblieben, befanden sich infolge Mangels an Werftarbeitern 60% in den Häfen zur Reparatur.[4]

Es waren nur 22 U-Boote in See, davon etwa die Hälfte auf Hin- und Rückmarsch. Nur 10 bis 12 U-Boote gleichzeitig oder rund 12% der vorhandenen Front-U-Boote standen also zu Beginn des Jahres 1942, nach 2¼ Jahren Krieg, für die Hauptaufgabe unseres Seekrieges, den Tonnagekrieg, zur Verfügung. Kapitän Roskill schreibt bei der Schilderung der schweren Verluste, die die U-Boote der Schiffahrt an der amerikanischen Küste zufügten:

«Wenn man die Verheerungen betrachtet, die in den ersten Tagen des Jahres 1942 an der amerikanischen Küste angerichtet wurden, ist es eine der am meisten überraschenden Tatsachen, dass dort niemals mehr als ungefähr 12 U-Boote gleichzeitig tätig waren.»[5]

Für den ersten Angriff an der amerikanischen Küste stand selbst diese Zahl noch nicht einmal zur Verfügung. Mein Antrag vom 9. Dezember 1941, sobald als möglich mit 12 Booten an der amerikanischen Küste aufzutreten, wurde von der Seekriegsleitung nicht bewilligt. Um die höchstmögliche Zahl, nämlich 12, zu erreichen, hatte ich gebeten, mir für die amerikanischen Gewässer auch die 6 grossen Boote vom Typ IX C (740 t) freizugeben, die die Seekriegsleitung westlich Gibraltars aufgestellt hatte, zumal sie «für Verwendung im Mittelmeer- und im Gibraltarraum wenig geeignet» waren. «Sie sind leichter zu orten als Typ VII, komplizierter als diese und daher weniger standfest gegen Wasserbombenverfolgung, und tiefensteuermässig schwieriger. Ihr Hauptvorteil, grösserer Brennstoffbestand, kommt dagegen im Mittelmeer- und im Gibraltarraum nicht zum Tragen.»[6]

Ich fügte hinzu, dass ihre Erfolgsaussichten vor Gibraltar minimal seien verglichen mit den grossen Möglichkeiten auf der anderen Seite des Ozeans. Aber ich drang nicht durch.

3 K. T. B. des BdU vom 19.12.1941.

4 Wie sehr der Arbeitermangel die Fertigstellung auch der neuen U-Boote verzögerte, geht aus der Eintragung im Kriegstagebuch des BdU vom 15.12.1941 hervor.

5 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 96.

6 K. T. B. des BdU vom 11.12.1941.

Die Seekriegsleitung glaubte eine Schwächung der Kampfmittel im Mittelmeerraum nicht verantworten zu können. Die U-Boote wurden aus ihrer defensiven Stellung westlich Gibraltars nicht freigegeben und mir nur 6 Boote für den ersten Schlag vor der amerikanischen Küste überlassen. Von diesen wurden nur 5 in den Tagen vom 16. bis zum 25. Dezember 1941 in den Biskayahäfen auslaufbereit. Wir mussten also unseren ersten «Paukenschlag» mit ganzen 5 Booten durchführen.

Die Entfernungen von der Biskayaküste nach den wahrscheinlich lohnendsten Angriffspunkten im amerikanischen Raum betrugen:

Sidney Reede	2200 sm	Trinidad	3800 sm
Halifax	2400 sm	Key West	4000 sm
New York	3000 sm	Aruba	4000 sm

Nach diesen Plätzen konnten die grossen Boote vom Typ IX marschieren und hatten dann noch ausreichende Brennstoffreserven, um zwei bis drei Wochen zu operieren.

Da die U-Bootführung mit Einzelverkehr in diesen Gegenden rechnete, waren die Boote nicht massiert aufzustellen, sondern sie mussten über einen grösseren Seeraum gestreut werden. Dieses Gebiet durfte nicht zu klein sein, damit nicht bei Umleiten oder Abstoppen des Verkehrs mehrere U-Boote gleichzeitig nachteilig betroffen wurden. Es durfte aber auch nicht zu gross sein, um nicht weite Räume als gefährdet ansehen zu müssen, ohne dass die Erfolgsmöglichkeiten darin sich ausschöpfen liessen. Endlich wollte ich den ersten «Paukenschlag» so auf ein bestimmtes Gebiet beschränken, dass der Gegner aus unserem Auftreten dort nicht auf unser baldiges Erscheinen an anderen Verkehrsbrennpunkten schliessen konnte. Die fünf ersten nach Amerika entsandten Boote erhielten daher ihre Angriffsräume zwischen dem St. Lorenzstrom und Cap Hatteras.

Um sicherzustellen, dass diese U-Boote überraschend und schlagartig auftraten, bekamen sie Befehl, beim Anmarsch von der Neufundlandbank bis zur Ostküste Amerikas unsichtbar zu bleiben. Sie durften auf dem Wege dorthin nur wertvolle Ziele, Schiffe über 10'000 BRT, angreifen. Ich behielt mir ausserdem vor, den Zeitpunkt für die Freigabe des gleichzeitigen Angriffs aller 5 Boote unter der amerikanischen Küste durch FT zu bestimmen, da er sich nach Wetterlage und der davon abhängigen Vormarschgeschwindigkeit der nach Westen laufenden U-Boote richten musste.

Mit diesen Weisungen versehen, schwammen nun ab Ende Dezember 1941 die ersten 5 Boote über den Atlantik, die Besatzungen voller Unternehmungslust, während die U-Bootführung sie mit zuversichtlicherer Hoffnung als seit langer Zeit begleitete.

Inzwischen bemühte ich mich, doch noch weitere U-Boote für den Amerika-Einsatz zu erhalten. Nochmals wandte ich mich mit meinen Anträgen gegen den bisher befohlenen starken Gibraltar- und Mittelmeer-Einsatz.[7] Am 24. Dezember 1941 genehmigte daraufhin die Seekriegsleitung, dass die westlich der Gibraltarstrasse stehenden U-Boote sich nach den Azoren absetzen durften. Am 2. Januar 1942 entschied sie mit Chefsache 2220:

1. 2-3 Boote sind noch ins Mittelmeer zu schicken. Damit ist bis auf Weiteres die Abgabe von Booten ins Mittelmeer abgeschlossen.
2. Im Mittelmeer liegt Schwerpunkt im Osten. Im westlichen Mittelmeer sind nur 2-3 Boote aufzustellen.
3. Westlich Gibraltar sind laufend 3 Boote aufzustellen. Absetzen in Richtung Azoren bleibt für die Boote anheimgestellt.

Ich bemerkte dazu in meinem Kriegstagebuch vom 2. Januar 1942:

«Mit dieser Entscheidung ist also der Abschluss weiterer U-Bootabgaben ins Mittelmeer und damit die Wiederaufnahme einer Kriegführung im

7 K. T. B. des BdU vom 11. 12. 1941, vom 23. 12. 1941; BdU Gkdos Chefsache 783 vom 30.12.1941 im K. T. B. des BdU vom 30. 12. 1941.

1. Mit Ski Chef sache 2024 ist der Einsatz von gleichzeitig 10 U-Booten im östlichen Mittelmeer und gleichzeitig 15 westlich und östlich der Gibraltarstrasse, etwa zur Hälfte verteilt, befohlen worden. Das bedeutet die Entsendung von ca. 34 Booten in das Mittelmeer hinein.
2. Z. Zt. befinden sich 23 U-Boote im Mittelmeer. Es müssen demnach also noch 11 U-Boote ins Mittelmeer entsandt werden. Diese Zahl ist höher als die mit BdU B. Nr. Gdkos 763 Chefsache gemeldete, da inzwischen Verluste eingetreten sind und mit 1 Ski B. Nr. 2047 Gdkos Chefsache befohlen wurde, entstandene Verluste aufzufüllen.
3. Bisher hat die Passage der Gibraltarstrasse nach der «Ark-Royal»-Versenkung 33% Ausfälle gekostet. Von 24 U-Booten, die nach der «Ark-Royal»-Versenkung ins Mittelmeer entsandt wurden, sind 4 in der Gibraltarstrasse verloren gegangen, 4 mit Bombenschäden umgekehrt und nur 16 ins Mittelmeer eingedrungen. Die Entsendung von 11 weiteren Booten in das Mittelmeer bedeutet also die Bereitstellung hierfür von 17 U-Booten, da mit dem Verlust bzw. der Havarie von 5 bis 6 U-Booten in der Gibraltarstrasse zu rechnen ist.
4. Ebenso bedeutet der befohlene gleichzeitige Einsatz von 7 U-Booten westlich Gibraltarstrasse eine Bereitstellung hierfür von etwa 10 U-Booten gleichzeitig, da auch in der Neumondperiode in diesem sehr stark überwachten Raum mit diesen Verlusten zu rechnen ist.
5. Es ist daher zu prüfen, ob der militärische Wert des Einsatzes im Mittelmeer und um Gibraltar und die U-Booterfolgsaussichten diese hohen Verluste aufwiegen.
   a) U-Booteinsatz im östlichen Mittelmeer hat bisher bereits entlastend auf den Afrikakampf gewirkt. Gelingt es, dort noch ein schweres Schiff umzulegen, wird eigene Transportsicherheit nach Afrika wesentlich verbessert sein. U-Bootsabwehr in diesem Raum ist bisher sehr schwach, andererseits starker Feindverkehr. Daher U-Booteinsatz im östlichen Mittelmeer richtig. Erfolge vorhanden. Verluste bisher gering.

Atlantik abzusehen, die seit gut zwei Monaten zum überwiegenden Teil, seit 6 Wochen praktisch ganz aufgehört hatte.»

Die U-Bootführung konnte also wieder disponieren. Da sich die besten und erfahrensten Besatzungen mit ihren Booten im Mittelmeer befanden, galt es im Wesentlichen, mit neu zur Front tretenden U-Booten die Tonnageschlacht im Hauptkampfgebiet Atlantik wieder aufzunehmen. Mitte Januar wurde eine zweite Welle von vier grossen Booten in den Werften der Biskayahäfen auslaufbereit. Da die ersten 5 Boote nach der amerikanischen Ostküste unterwegs waren, wollte ich diese zweite Gruppe zu einem überraschenden Schlag in einem anderen verkehrsreichen Seegebiet der westatlantischen Gewässer, im Raum Aruba-Curaçao-Trinidad, einsetzen.

Trinidad war Hauptansteuerungspunkt für den gesamten Seeverkehr aus dem Süden, soweit die U-Bootführung sich hierüber ein Bild machen konnte. Aruba und Curaçao waren Hauptölplätze, an denen mit starkem Tankerverkehr zu rechnen war.[8]

Bis zum Vorliegen von Erfahrungen in diesen beiden Seegebieten des neuen amerikanischen Kampfraumes beabsichtigte ich, weiterhin fertig-

b) Im Raum westlich und östlich Gibraltars starke Abwehr. Flieger, auch nachts zu jeder Mondzeit. Feindverkehr nach Osten bisher gering. Beim Passieren der von Ski vermuteten militärischen Transporte oder Ziele, für deren Bekämpfung die Aufstellung im Gibraltarraum erfolgt ist, ist besonders starke Abwehr sicher. Erfolgsaussichten daher gering und sehr schwierig. Nur mit starken Verlusten zu erkämpfen.

6. BdU ist daher der Ansicht, dass der befohlene Einsatz von gleichzeitig 15 U-Booten für den Gibraltarraum nicht ökonomisch ist. Der BdU hält (siehe Vorschlag des BdU Gkdos 736 Chefsache) Aufstellung von ca. 2 bis 3 Booten östlich und westlich der Gibraltarstrasse zur Überwachung mit gelegentlichen Vorstössen zur Strasse hin für richtig.
7. Er schlägt daher vor:
   a) Entsendung von 2 bis 3 weiteren U-Booten ins Mittelmeer. Damit Entsendung von U-Booten ins Mittelmeer vorläufig abgeschlossen. Mit Rückkehr dieser Boote in den Atlantik rechnet der BdU in absehbarer Zeit nicht (siehe auch hinsichtlich Passage Gibraltarstrasse nach Westen, BdU B. Nr. Gdkos 763 Chefsache).
   b) Aufstellung von gleichzeitig nur 3 U-Booten westlich Gibraltars.
8. Der Vorschlag zu 7. kommt auch der Wiederaufnahme der Atlantik-Kriegführung zugute. Auch aus diesem Grunde dürfen nach Ansicht BdU nicht Kräfte im Gibraltarraum gebunden werden, wenn diese Bindung unökonomisch ist und nicht höhere Zahlen ins Mittelmeer hineingeschickt werden als unbedingt notwendig ist, da mit diesen Zahlen bester U-Bootkommandanten und Besatzungen für die Atlantikschlacht nicht mehr zu rechnen ist.
9. Um Entscheidung wird gebeten, damit der BdU mit den jetzt klar werdenden Booten entsprechend disponieren kann.

8 K. T. B. des BdU vom 8.1.1942 und vom 11.1.1942.

werdende grosse U-Boote zu etwa gleichen Teilen in diese beiden Operationsgebiete nachzuführen.

Anlässlich der Freigabe der amerikanischen Gewässer für die U-Bootkriegführung am 9. Dezember 1941 hatten wir auch die Möglichkeit geprüft, die mittleren Boote vom Typ VII c (517 t) mit ihrem geringeren Aktionsradius in diesen entfernten Gebieten einzusetzen.

Unsere Berechnungen ergaben, dass auch die mittleren U-Boote die Verkehrsgebiete bei Neuschottland erreichen konnten und dann noch ausreichend Brennstoff besassen, um sich lange genug dort aufzuhalten und gegebenenfalls mit hoher Fahrt zu operieren. Für die Verwendung dieser mittleren U-Boote weiter südlich und westlich an der Ostküste der Vereinigten Staaten schien ihre Seeausdauer jedoch nicht ausreichend zu sein. Da diese Boote unterwegs keine Möglichkeit besassen, den Brennstoff zu ergänzen – die bei Kriegsbeginn von der U-Bootführung beantragten U-Boottanker waren noch nicht fertiggestellt worden –,[9] glaubte ich, sie nicht weiter als bis Neuschottland entsenden zu können. Mit dem ersten U-Boot-tanker war nicht vor März oder April 1942 zu rechnen.

Als die Seekriegsleitung durch ihren Befehl vom 2. Januar 1942 die weiteren für das Mittelmeer vorgesehenen VII-c-U-Boote wieder der Atlantikkriegführung überliess, drehte ich sieben Boote dieses Typs, die sich im Gebiet Azoren-Gibraltar oder auf dem Marsch dorthin befanden, nach Westen ab und schickte sie in den Seeraum Neuschottland-Neufundland.

So war über alle vorhandenen Kräfte disponiert. Nebenher liefen die Bemühungen der Marine, die Einziehungen von Werftarbeitern zum Heer im Interesse der U-Bootfertigung und -reparatur zu verhindern, um die Zahl der verwendungsbereiten U-Boote möglichst schnell zu steigern.

Am 9. Januar 1942 konnte die U-Bootführung übersehen, dass die ersten 5 grossen U-Boote am 13. Januar die amerikanische Ostküste erreicht haben würden. Für diesen Tag wurde daher der schlagartige gleichzeitige Angriff angeordnet.

Er gelang völlig. Die U-Boote fanden an der amerikanischen Küste fast friedensmässige Verhältnisse vor. Die Küste war nicht abgeblendet, die Städte erstrahlten in hellem Licht. Die Leuchtfeuer für die Schiffahrt, Leuchttürme und Leuchtbojen, brannten, wenn auch anscheinend mit geringerer Stärke. Die Schiffahrt fuhr auf friedensmässigen Kursen mit gesetzten Lichtern. Obwohl seit der Kriegserklärung 5 Wochen vergangen waren, schienen nur wenig Massnahmen gegen U-Bootangriffe getroffen zu sein. Es gab zwar eine U-Bootabwehr, doch sie war zu unerfahren.

9 Siehe Seite 119 und Anlage Nr. 6.

Einzelne Zerstörer fuhren z.B. die Dampferwege mit einer solchen Regelmässigkeit ab, dass die U-Boote bald den Zeitplan dieser Kontrollfahrten festgestellt hatten. Sie wussten, wann mit der Rückkehr der Zerstörer zu rechnen war und fühlten sich in der Zwischenzeit umso sicherer. Wasserbombenangriffe amerikanischer Bewachungsfahrzeuge gegen deutsche U-Boote kamen zwar vor, wurden aber nicht mit der nötigen Zähigkeit durchgeführt, sondern zu früh abgebrochen, obwohl sie oft wegen der geringen Wassertiefe günstige Aussichten hatten. Auch die eingesetzten Flugzeuge waren in der Bekämpfung der U-Boote ungeübt.

Die Dampfer machten ohne Hemmung von ihrer Funkspruchanlage Gebrauch. Sie meldeten häufig ihre Standorte, so dass die U-Boote wertvolle Anhaltspunkte über den Verkehr erhielten. Die Dampferkapitäne waren sichtlich über die Art und Weise, wie U-Boote angreifen konnten, nicht unterrichtet. Besonders mit nächtlichen Angriffen rechneten sie anscheinend nicht.

Sehr bald erwies sich für unsere U-Boote folgendes Verfahren als zweckmässig:

Am Tage legten sie sich, wenige Meilen vom Dampferweg entfernt, auf Tiefen zwischen 50 und 150 m auf Grund. In der Abenddämmerung marschierten sie dann unter Wasser auf die Küste zu und tauchten bei Dunkelheit inmitten des dort laufenden Dampferverkehrs zum nächtlichen Überwasserangriff auf.

Die Erfolge der 5 Boote des ersten «Paukenschlags» waren gross. So meldete U 123 (Kapitänleutnant Hardegen) die Versenkung von acht Schiffen mit 53‘360 BRT, darunter 3 Tankern, U 66 (Korvettenkapitän Zapp) von 5 Schiffen mit 50’000 BRT, unter ihnen ein grosser Erzdampfer und 2 Tanker. U 130 (Korvettenkapitän Kais) fielen 3 volle Tanker und 1 Frachter mit 30‘748 BRT zum Opfer. Die Ergebnisse der Operationen der beiden anderen Boote waren ähnlich hoch.

Wie gross die Erfolgsmöglichkeiten der U-Boote bei diesem ersten Schlag waren, geht aus Hardegens Eintragungen in seinem Kriegstagebuch hervor:

«Es ist ein Jammer, dass in der Nacht, als ich vor New York stand, nicht ausser mir noch zwei grosse Minen-U-Boote da waren und alles dicht warfen, und dass heute Nacht statt meiner nicht 10-20 Boote hier waren. Ich glaube, alle hätten genügend Erfolg haben können. Ich habe schätzungsweise 20 Dampfer zum Teil aufgeblendet gesehen, dazu noch ein paar Kolcher. Alle klemmten sich dicht unter die Küste.»

Ich schrieb dazu im Tagebuch des BdU:

«Aus dem Bericht des Kommandanten wird klar ersichtlich, dass der ‚Paukenschlag’ ein weit stärkerer hätte werden können, wenn es möglich

gewesen wäre, dem BdU für diese Operation nicht nur 6, sondern die von ihm beantragten 12 grossen Boote zur Verfügung zu stellen. Die einmalige Gelegenheit ist somit zwar ausgenutzt und hat zu erfreulichen Ergebnissen geführt, es konnte aber nicht *das* herausgeholt werden, was in dieser Gelegenheit tatsächlich drinsteckte.»[10]

Bevor die Gruppe «Paukenschlag» ihr Kampfgebiet an der amerikanischen Küste verliess, trafen dort vor der Chesapeake-Bay drei weitere grosse U-Boote ein – U 106 (Oberleutnant zur See Rasch), U 103 (Kapitänleutnant Winter) und U 107 (Oberleutnant zur See Gelhaus) –, die die U-Bootführung bereits Mitte Januar dorthin entsandt hatte.[11] So war sichergestellt, dass dieses so günstige Operationsgebiet – wenn auch für die vorhandenen Erfolgsmöglichkeiten mit zu geringen Kräften – ständig besetzt war.

Weniger günstige Umstände trafen die mittleren U-Boote in dem Seeraum Neuschottland-Neufundland an. Die Wetterlage war ausgesprochen schlecht. Nebel, Schneetreiben, schwere See und Kälte behinderten die Operationen stark und führten auch zu Fehlschüssen und Torpedoversagern. Beispielhaft für diese Verhältnisse ist folgende Schilderung eines U-Bootkommandanten über seinen Angriff auf ein Schiff, das er 15 sm ostwärts Cape Breton (Neuschottland) antraf:

«... 18.1.1942 0030 Uhr . . . Neues Vorsetzmanöver. Der Gegner muss mich beim Schuss gesehen haben und sofort auf halbe Fahrt gegangen sein, denn ich komme, mit äusserster Kraft parallel zu ihm laufend, nur langsam voraus. Das Boot nimmt gegen die See viel Wasser über. Das Oberdeck ist dick vereist, ich will daher aus grösserer Entfernung schiessen. . . . 0119 Uhr . . . Rohr II und IV zwei gezielte Einzelschüsse. Lage grün 80, Fahrt 15 sm, Entfernung 1‘500 m; Fehlschüsse. Dampfer hat mich trotz der verhältnismässig grossen Entfernung und dunkler Nacht in der Vereisung gesehen und ist zurückgegangen, so dass die Torpedos vorbeigehen. – Ich will gerade nach Steuerbord aufdrehen, um vielleicht noch die Heckrohre zum Ansatz zu bringen, als querab, etwa 300 m ab, ein Zerstörer der amerikanischen ‚Craven-Klasse’ gesehen wird. Er hält mit hoher Fahrt auf mich zu. Ich reisse mit «Äusserster Kraft voraus» gegen «Äusserste Kraft zurück» das Boot herum, dass der Zerstörer etwa 10 m hinter dem Heck vorbeibraust. Alarmtauchen! Beim Einsteigen erscheint hinter dem Heck des Dampfers ein zweiter Zerstörer. Durch Vereisung der Dieselluft-Kopf ventile kommen etwa 8 t Wasser ins Boot, so dass es auf Grund fällt. Ich bleibe, obwohl das Boot auf dem Felsen unangenehm

10 K. T. B. des BdU vom 8.10.1942.

11 Siehe Seite 195.

arbeitet, zunächst dort liegen, alles wird abgestellt. Die Zerstörer veranlassen nichts. Es ist anzunehmen, dass bei ihnen infolge Vereisung die Wasserbomben-Wurfeinrichtung versagt hat. Um 0210 Uhr wird das Boot vom Grund gelöst und wir laufen zunächst unter Wasser ab . . .»

Unter solchen Verhältnissen waren die Erfolge der ersten in diesem Raum eingesetzten U-Boote geringer. Sie konnten auch nicht mehr weiter nach Südwesten in Gebiete besseren Wetters gezogen werden, weil sie aus ihrem Marsch nach den Azoren in die amerikanischen Gewässer geschickt worden waren. Sie hatten also bereits einen Teil ihres Brennstoffes vorher verbraucht.

Die nächste Gruppe mittlerer U-Boote, die mit vollem Brennstoff aus den Biskayahäfen auslief, wurde in dem Seeraum südlich Halifax (Neuschottland) angesetzt. Sie drang von dort in den folgenden Wochen sogar bis nach New York und Cap Hatteras vor. Es stellte sich nämlich heraus, dass ihr Aktionsradius in Wirklichkeit erheblich grösser war als theoretisch nach dem Brennstoffverbrauch und nach den bisherigen Erfahrungen angenommen werden konnte. Die U-Boote dieses Typs waren in der rückliegenden Kriegszeit die eigentlichen Konvoi-Bekämpfer gewesen, die oft hohe Geschwindigkeiten hatten laufen müssen. Sparsamster Brennstoffverbrauch konnte ihnen daher nicht zur Richtschnur des Operierens gemacht werden. Anders war es jetzt bei ihrem Einsatz im amerikanischen Seeraum. Die Leitenden Ingenieure der Boote probierten bei dem Marsch über den Atlantik die verschiedensten Maschinenschaltungen und Fahrtstufen aus, um mit so wenig Brennstoff wie möglich auszukommen. Schwere Stürme aus Westen wurden von den Kommandanten untertaucht. Die Boote kamen unter Wasser kaum weniger schnell vorwärts und sparten Brennstoff.

Noch ein weiteres bemerkenswertes Moment kam zur Vergrösserung des Aktionsradius der mittleren U-Boote hinzu. Die Besatzungen schritten in ihrem Streben, auch im amerikanischen Seeraum kämpfen zu können, zur Selbsthilfe. Teile der Trink- und Waschwasserzellen wurden von ihnen mit Brennstoff aufgefüllt. Die U-Bootmänner verzichteten aus freien Stücken auf jegliche Bequemlichkeit der Unterbringung, um mehr Proviant, Maschinenersatzteile und Verbrauchsstoffe in dem U-Boot unterbringen zu können, die entsprechend der vergrösserten Brennstoffmenge erforderlich waren. Die deutschen U-Boote waren schon unter normalen Verhältnissen sehr viel unwohnlicher als die Boote anderer Nationen, da sie nach dem Prinzip gebaut waren, so weit wie möglich jede Tonne Wasserverdrängung für reine Kampfkraft, also Waffen, Geschwindigkeit und Aktionsradius zu verwenden. Aber jetzt verzichteten die U-Boot-

Besatzungen auch freiwillig noch auf den Rest von «Komfort» und packten ihre Boote bis an die Grenze des Zulässigen voll. Die Kojen waren für Wochen mit Proviantkisten belegt. Es gab oft im Bug- und Heckraum zunächst kaum eine Sitzgelegenheit. Nur durch enge Gänge waren die vollgestopften Räume passierbar.

Als ich von diesen «Selbsthilfemassnahmen» erfuhr, war es meine Sorge, dass nicht über das erforderliche Sicherheitsmass hinausgegangen würde. Ich gab entsprechende einschränkende Befehle.

Immerhin, als Ergebnis dieser vermehrten Ausrüstung und der geschickten Fahrweise auf Hin- und Rückmarsch konnten auch die mittleren U-Boote an der Ostküste der Vereinigten Staaten operieren. Sie kamen dort mit etwa 20 t Brennstoff für die Verwendung im Kampfraum an, ausreichend, um bei den vorherrschenden günstigen Verhältnissen hier zwei bis drei Wochen Krieg führen zu können. Auch die mittleren U-Boote errangen daher dort grosse Erfolge.

Im Januar 1942 wurden von U-Booten, in der Hauptsache im amerikanischen Kampfgebiet, nach englischen Angaben 62 Schiffe mit 327'357 BRT versenkt.[12] Das war eine sehr gute Zahl.

In dem Streben, alle verfügbaren Kräfte der selbst Anfang 1942 noch so kleinen deutschen Front-U-Bootwaffe möglichst schnell im günstigen Seegebiet des Westatlantik einzusetzen, hatte ich am 24. Januar 1942 angeordnet, dass die aus der Heimat kommenden frontbereiten neuen U-Boote mit hoher Fahrt nach Westfrankreich zu marschieren hätten. Sie sollten von dort aus nach Auffüllen ihrer Ausrüstung sofort in die amerikanischen Seeräume gehen.

Wenige Stunden nach Erlass dieser Anordnung erhielt ich von der Seekriegsleitung den überraschenden Befehl, zur Sicherung Norwegens acht U-Boote im Raum Island/Farör/Schottland aufzustellen. Ich sandte daher die auf dem Ausmarsch von der Heimat nach den Biskayahäfen befindlichen U-Boote in den befohlenen Seeraum zurück. Damit war abermals die seit Langem erforderliche Verstärkung in der offensiven Kriegführung unserer U-Boote zugunsten defensiver Zwecke hintangesetzt worden.

Am 1. Februar 1942 waren die U-Boote in den Operationsgebieten des Atlantik folgendermassen verteilt:[13] 7 Boote standen zu Sicherungszwecken im Norwegenraum, 3 U-Boote mit der gleichen Aufgabe westlich Gibraltars, und nur 6 Boote in offensiver Kriegführung an der amerikanischen Küste. Von 16 U-Booten in den atlantischen Operationsgebieten waren also 10 zu Schutzaufgaben abgestellt, und nur 6 wurden für die

12 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 485.
13 K. T. B. des BdU vom 1.2.1942.

Hauptaufgabe der deutschen Seekriegführung, die Versenkung feindlicher Handelstonnage, verwendet.

Wie war es zu diesem neuerlichen Einsatz von U-Booten zum Schutz Norwegens gekommen?

Am 22. Januar 1942 hatte im Führerhauptquartier eine Besprechung stattgefunden, an der der Chef des Stabes der Seekriegsleitung, Admiral Fricke, teilgenommen hatte. Hitler hatte dabei erklärt, er habe Sorge vor einem alliierten Angriff auf Norwegen:

«Norwegen sei die Schicksalszone des Krieges. Verstärkungen durch Überwasser- und Unterwasser-Streitkräfte müssten gegebenenfalls unbedingt rücksichtslos durchgeführt werden ... Alle U-Boote müssten nach Norwegen zur ausreichenden Aufklärung anmarschierender Gegner und wirksamer Abwehr ...[14]

Anscheinend war Hitler aber bereits am 23. Januar 1942 zu einer ruhigeren Beurteilung gekommen, wie eine Eintragung im Kriegstagebuch der Seekriegsleitung zeigt:[15]

«... Am 23. Januar 1942 nachmittags rief Kapitän z. S. von Puttkamer an und übermittelte, dass der Führer von den steigenden Versenkungsziffern an der USA-Küste sehr erfreut Kenntnis genommen habe, und nach der Frage, wieviel Boote eingesetzt seien, den Wunsch geäussert habe, die Boote laufend dort stehen zu lassen. Dieser Wunsch des Führers, der stark ab weicht von dem Befehl, den er am 22. Januar an Chef des Stabes Ski gab, ist von Bedeutung ...»

Diese Meinungsäusserung zeigt aber auch, dass im Führerhauptquartier keine exakten Vorstellungen von den vorhandenen U-Booten und dem notwendigen Kräfteaufwand für einen laufenden Einsatz gleich hoher U-Bootzahlen an der amerikanischen Küste bestanden, andernfalls wäre jede Abstellung von U-Booten in den norwegischen Raum ausgeschlossen gewesen.

Trotz der offenbaren Abschwächung des von Hitler zuerst gegebenen Befehls wurde aber von der Seekriegsleitung am 24. Januar 1942 die oben erwähnte Anordnung erteilt, 8 U-Boote für den Norwegenschutz aufzustellen. Es sollte aber nicht bei diesem Abzug bleiben. Am 6. Februar 1942 befahl die Seekriegsleitung auf Grund einer Führerweisung:[16]

a) Die Boote im Nordmeer (z. Zt. vier) sind auf sechs U-Boote zu ver-

14 K. T. B. Ski, Teil A vom 24.1.1942 und vom 2.2.1942.
15 K. T. B. Ski, Teil C IV/42, Seite 14.
16 K. T. B. des BdU vom 6.2.1942.

mehren, dazu zwei U-Boote einsatzbereit in Narvik bzw. Tromsö zu halten.

b) in Drontheim und Bergen sind je zwei Boote einsatzbereit zu halten.

c) Der Raum Island-Hebriden soll weiterhin mit acht Booten besetzt bleiben.

Ausserdem stellte die Seekriegsleitung Überlegungen an, im Bedarfsfalle mit U-Booten Nachschub für die drei Wehrmachtsteile in den norwegischen Raum zu transportieren. Hierzu waren z.T. umfangreiche schiffbauliche Änderungen notwendig, deren Ausmass jetzt festgelegt wurde. Insgesamt forderte die Seekriegsleitung die Vorbereitung dieser Änderungen für je zwei grosse und zwei mittlere Boote in einem westfranzösischen und in einem Heimathafen.

Sie befahl weiter, dass die Abstellung der insgesamt 20 U-Boote in den Norwegenraum bis zum 15. Februar durchzuführen sei. Damit hörte der Nachschub von U-Booten aus der Heimat für die Atlantikkriegführung zunächst wiederum auf.

Ich war persönlich davon überzeugt, dass mit einer Landung der Alliierten in Norwegen nicht zu rechnen sei. Daher gab ich der Seekriegsleitung zu bedenken, ob nicht die Sicherung Norwegens auch mittelbar durch den Einsatz der U-Boote im Handelskrieg zu erreichen sei.

«Für England-Amerika ist eine Unternehmung gegen Norwegen in erster Linie eine Frage des Schiffsraumes und der Sicherungsstreitkräfte. Je mehr Schiffsraum an irgendeiner Stelle versenkt wird und je mehr die Bedrohung des lebenswichtigen Zufuhrverkehrs über den Atlantik dazu zwingt, ihn unmittelbar zu sichern, umso weniger ist der Feind in der Lage, Transportraum und Sicherung für ein Landungsunternehmen abzustellen, das ohne genügenden Nachschub von Vorneherein zum Tode verurteilt ist. Je grösser also die Erfolge der U-Boote im Atlantik, umso weniger wird der Gegner an die Vorbereitungen solcher Unternehmungen auch nur denken können.» [17]

Über die Möglichkeit eines alliierten Angriffs auf Norwegen war die Seekriegsleitung jedoch anderer Ansicht. Sie antwortete mir auf meinen Einspruch vom 25. Februar 1942:

«Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass jede versenkte Tonne die Feindmacht in ihren möglichen Überseeunternehmungen beeinträchtigt. Nach Auffassung der Seekriegsleitung kann jedoch trotz der bisherigen Versenkungen feindlichen Handelsschiffsraums der für ein Norwegen-Unternehmen erforderliche Schiffsraum freigemacht werden. Hierfür wür-

17 K. T. B. des BdU vom 25. 2. 1942.

den bei einem Transport von rund 100'000 Mann aller Waffengattungen rund 1,25 Millionen BRT benötigt werden. Der für diese Truppen notwendige Nachschub erfordert 30- bis 50'000 BRT im Monat.

Da die gesamte Feindtonnage bereits für den zivilen und militärischen Sektor eingesetzt ist, so würden neue Anforderungen an den Schiffsraum zwar nur dann erfüllt werden können, wenn Tonnage von anderen Aufgaben abgezweigt werden wird. Je nachdem wie der Gegner jedoch die Notwendigkeit und Erfolgsaussichten der Durchführung einer Landungsoperation bewertet, wird er vorübergehend eine Einschränkung etwa auf dem zivilen Sektor in Kauf nehmen, so dass er trotz weiterer erheblicher Versenkungen an der amerikanischen Küste weiterhin in der Lage bleibt, Operationen nach Norwegen jederzeit durchzuführen, es sei denn, dass er sich gezwungen sieht, die gesamte freizumachende Tonnage für andere militärische Zwecke, wie z.B. Verstärkung des Nahen und Mittleren Ostens, einzusetzen.»

Die Seekriegsleitung hielt es daher nicht für richtig, Schritte bei Hitler zu unternehmen, um eine Änderung der für Norwegen befohlenen Schutzmassnahmen zu erreichen.

Die für die Sicherung Norwegens befohlene U-Bootzahl konnte ich zudem nicht, wie beabsichtigt, aus dem Zuwachs neuer, aus der Heimat auslaufender Boote rechtzeitig stellen. Die Eisbehinderung in der Ostsee im strengen Winter 1941/1942 hatte bewirkt, dass sie nicht termingerecht fertig wurden. Ich war daher gezwungen, sechs Atlantik-Boote aus den Biskaya-Häfen, die zum Handelskrieg in die amerikanischen Gewässer auslaufen sollten, zur Defensivverwendung nach Norwegen abzugeben, darunter vier Boote, deren Kommandanten im Atlantikkampf besonders bewährt waren.

Im Laufe des Februar setzte sich anscheinend bei der Obersten Führung eine ruhigere Betrachtung der Gefahr einer feindlichen Landung in Norwegen durch. Es blieb jedoch dabei, dass ständig 20 U-Boote im Norwegenraum in Bereitschaft stehen mussten, wobei ihre Aufgabenstellung aber am 12. März 1942 von «Sicherung Norwegens» in «Unterbindung der feindlichen Zufuhren nach Murmansk und Archangelsk» geändert wurde. Ich schlug vor, sie für diesen Zweck dem deutschen Admiral Nordmeer zu unterstellen, der die Feindlage in diesem Raum am besten übersehen konnte. Dies geschah. Die U-Boote hatten im Eismeer jedoch nur geringe Erfolge, wie dies während der hellen Monate in diesen nördlichen Breiten nicht anders zu erwarten war, in denen ab April die Nächte immer kürzer werden. Inzwischen aber hatten die U-Boote im amerikanischen Seeraum grosse Erfolge. Ich wandte mich daher nochmals gegen

den nach meiner Ansicht unzweckmässigen Einsatz im Norwegenraum. Mein Antrag vom 3. Mai 1942 lautete:[18]

«Der BdU ist der Auffassung, dass die Vernichtung von Frachtraum und Nachschub im Nordmeerraum auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Landkriegführung im Nordraum von grosser Wichtigkeit ist. Der Einsatz einer grösseren Zahl von U-Booten auf Nordmeergeleitzüge ist zur Zeit jedoch nur gerechtfertigt, wenn

a) die durch die erringbaren Erfolge, bei Berücksichtigung des höheren Wertes der in diesem Gebiet versenkten Tonnage und des damit verbundenen militärischen Einflusses, im Vergleich zu den durch sie erringbaren Erfolgen im Atlantik und ihrer Wirkung auf die Gesamt-Kriegsführung, als etwa gleich hoch anzusehen sind,

b) das militärische Ziel der Abwehr oder mindestens erfolgreichen Bekämpfung einer Invasion erreicht werden kann.

Zu a): Der BdU ist hier folgender Auffassung: Der U-Boot-Einsatz im Nordraum ist stark beeinträchtigt durch die hellen Nordsommernächte. Die im Atlantik erfolgreiche Taktik des Nichtangriffes auf Geleitzüge entfällt. Unterwasserangriff bei gutem Wetter wegen feindlicher Land- und Trägerflugzeuge ist nur selten von Erfolg, da ein Vorsetzen verhindert wird. Bei schlechtem Wetter und hohem Seegang keinerlei Angriffsmöglichkeiten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es dem Engländer möglich ist, die Geleitzüge während Schlechtwetterperioden fahren zu lassen, wie auch anscheinend bereits geschehen. Fühlunghalten und Entziehen einer Verfolgung sind bei dauernder Helligkeit sehr schwierig. Insgesamt gesehen sind die Erfolgsaussichten sehr gering, was sich auch bereits bei den bisher angegriffenen Geleitzügen gezeigt hat. Es sind bisher versenkt worden bei einem durchschnittlichen Einsatz von 16 und 20 Booten: Im März 14‘400 BRT, im April 26’000 BRT. Bei einem Einsatz der gleichen Zahl im Atlantik wären bei Zugrundelegung von 48% Hafen- und Werftzeit und der zur Zeit bestehenden Versenkungsziffer von 12’000 BRT pro Boot in See und Monat im März etwa 96’000 BRT, im April 120’000 BRT versenkt worden.

Zu b): Der BdU ist, wie auch schon gemeldet, weiterhin der Auffassung, dass das U-Boot bei seiner ganzen Kampfart nicht zum Einsatz gegen schnelle, bewegliche Seestreitkräfte und Transport verbände geeignet ist. Es wird immer zur Abwehr erster Landungsversuche, zum Kampf gegen schwere Bedeckungsstreitkräfte zu spät kommen. Lediglich gegen den später nach der ersten Landung einsetzenden, an bestimmte Aus-

18 K. T. B. Ski, Teil 6/IV, 42, Seite 133.

schiffungsplätze gebundenen Nachschub verkehr, kann es Erfolge erringen. Für diese Aufgabe werden, besonders in nächster Zeit, wenn der Strom aus der Heimat zur Front stossender Boote wieder begonnen hat, jederzeit und rechtzeitig Boote zur Verfügung stehen. Berücksichtigt muss ferner werden, dass wegen der schweren Abwehrverhältnisse im Nordraum Verluste und Ausfälle durch Beschädigungen grösser sind als im Atlantik, so dass zur Ausfüllung der Ausfälle zwangsweise laufend Boote nachgeführt werden müssen. Wegen der ungünstigen Reparatur-Möglichkeiten im Norwegen- und Heimatgebiet ist das Verhältnis Hafen- zur Seezeit ungünstig. 20 Boote im Nordraum bedeuten einen erheblich grösseren Ausfall von Booten für den Handelskrieg im Atlantik.

Insgesamt gesehen ist der BdU der Auffassung, dass der Einsatz der U-Boote im Nordraum nicht rentabel ist. Auch im Hinblick auf feindliche Landungsunternehmen erfüllt das U-Boot seine Aufgaben am besten, wenn es durch Versenken von Tonnage die Landungsunternehmen im Entstehen angreift und nicht erst deren Auswirkung unter der eigenen Küste anzupacken versucht.»

Ich glaubte und glaube auch heute noch, dass der Gesamtkriegführung bei der ausserordentlichen Gunst der Verhältnisse im amerikanischen Seeraum am besten gedient gewesen wäre, wenn wir damals alle Kräfte unserer U-Bootwaffe im Handelskrieg eingesetzt hätten. Wir hatten im Jahre 1942 für die offensive Kriegsführung gegen den Hauptgegner England nur *ein* wirkungsvolles Kampfmittel. Das war das U-Boot. Bei den nur geringen U-Bootzahlen, die wir auch 1942 noch hatten, mussten die Boote ausschliesslich offensiv verwandt werden.

Wie wurde dieser Einsatz deutscher U-Boote im Norwegen-Gebiet vom Feind beurteilt? Captain Roskill schreibt darüber:

«Eine von Hitlers ‚Intuitionen' verursachte jetzt ein für uns glückliches Nachlassen des Drucks im westlichen Atlantik ...

... Am 25. Januar erhielt Dönitz den völlig unerwarteten Befehl, 8 Boote in die Gewässer zwischen Island, die Farör und Schottland zu schicken, um Norwegen gegen die als bevorstehend angenommene Invasion zu beschützen. Der endgültige deutsche Verteidigungsplan sah die Abstellung von nicht weniger als 20 mittleren Booten für diesen Zweck vor. Obwohl Dönitz selbst kräftig gegen die Diversion seiner U-Boote protestierte, scheint der deutsche Admiralstab keine ernsthaften Versuche gemacht zu haben, Hitlers Besessenheit durch eine vernünftige Beweisführung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer Landung zu begegnen. Er stellte noch nicht einmal dar, wie die Folgen im Atlantik sein würden. Unvermeidbarer Weise nahm das Gewicht der Offensive an der amerika-

nischen Küste ab, gerade zu der Zeit, als sie sich im hohen Masse fruchtbar erwiesen hatte.»[19]

Captain Roskill schreibt jedoch weiter:

«Am Rande mag es von Interesse sein, dass im April 1942 Mr. Churchill dem Britischen Wehrmachtstabe mitteilte, er solle die Möglichkeit einer Landung in Norwegen prüfen, um den feindlichen Druck auf unsere Nordmeer-Geleitzüge zu vermindern. Sein Vorschlag kam jedoch niemals in das Stadium ernsthaften Planens, weil er im Gegensatz stand zum strategischen Grundplan der Alliierten, zuerst in Nordafrika zu schlagen.»

Es war also tatsächlich, wenigstens von Churchill, und auch bei ihm erst im April 1942, der Gedanke einer Landung in Nord-Norwegen zumindest erwogen worden. Trotzdem kommt Captain Roskill bei einem Rückblick auf die Atlantikschlacht der ersten sechs Monate des Jahres 1942 zu dem Schluss:

«Die geringe Gesamtzahl von U-Booten, die zu Beginn des Jahres verfügbar war, in Verbindung mit Abstellungen zu unfruchtbaren Zwecken, ist, wie es jetzt scheint, ein entscheidender Faktor in der Atlantikschlacht gewesen.»[20]

Die Frage, welche Wirkung der Abzug von U-Bootkräften aus dem Handelskrieg gerade in diesen ersten Monaten des Jahres 1942 gehabt hat, wird später bei der Untersuchung des Verhältnisses der Höhe der Versenkungsziffern zu den Zahlen der feindlichen Schiffsbauten noch einmal berührt werden müssen.

Wie verlief indessen die weitere Kriegführung der U-Boote in den amerikanischen Gewässern nach dem ersten «Paukenschlag» im Januar 1942?

Die nächste einsatzbereite Gruppe von fünf grossen Booten war, wie bereits gesagt, von der U-Bootführung Anfang Januar nach der Caribischen See geschickt worden. Auch hier sollte sie anmarschieren und schlagartig und überraschend auftreten. Je ein Boot sollte vor Aruba, Curaçao und an der Nordwestküste der Halbinsel Paranagua gegen den dortigen Schiffsverkehr operieren, der zum grossen Teil aus Tankern bestand. Zwei weitere U-Boote bekamen ihr Angriffsgebiet vor dem Verkehrsknotenpunkt Trinidad. Auch die Ölbehälter an Land, die dicht an der Küste von Aruba und Curaçao standen, sollten, nach Möglichkeit, nachts mit der Artillerie der Boote beschossen werden. Um mit diesen nächtlichen Küstenbeschiessungen, die erfahrungsgemäss oft von zweifelhaftem Erfolg

19 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 100/101.
20 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 104.

sind, nicht das Überraschungsmoment für die Hauptaufgabe, die Schiffsversenkungen, zu gefährden, erlaubte ich den Booten den Artillerieeinsatz gegen Landziele erst für den Fall, dass nach Freigabe des Angriffs bereits Versenkungen von Schiffen erfolgt wären. Damit der Angriffstag festgelegt werden konnte, mussten die U-Boote melden, wenn sie den 40. Längengrad passierten, so dass ihr Eintreffen im Kampfgebiet zu übersehen war. Am günstigsten für die vorgesehenen Operationen der Boote unmittelbar vor den Häfen und in Küstennähe war die Neumondperiode Mitte Februar 1942 mit ihren dunklen Nächten. Entsprechend gab ich den Angriff für den 16. Februar frei.

Die U-Boote trafen auf erheblichen Tankerverkehr und hatten sofort Erfolge. U 156 (Kapitänleutnant Hartenstein) versuchte nach der Versenkung von zwei Tankern Aruba zu beschiessen. Bei dem nächtlichen Feuerüberfall unmittelbar vor dem Hafen hatte das Boot jedoch infolge eines Bedienungsfehlers einen Rohrkrepierer, so dass es die Beschiessung abbrechen musste. Auf Anordnung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine sollte der Landbeschuss in den nächsten Nächten wiederholt werden. Er gelang jedoch nicht mehr. Inzwischen waren die Küsten abgeblendet, so dass die Orientierung sehr schwierig wurde. Das U-Boot, das einen zweiten Angriff versuchte, musste, als die Wachschiffe erschienen, seine Position unmittelbar vor dem Hafen verlassen und die Beschiessung der Ölbehälter aufgeben.

Die Schiffahrt in diesem Seeraum reagierte sehr bald auf die Versenkungen, und zwar anscheinend schneller, als es beim ersten «Paukenschlag» unter der amerikanischen Ostküste der Fall gewesen war. Der Schiffsverkehr wurde zeitweise abgestoppt, seine Wege verlegt, die Luftüberwachung erheblich verstärkt. Da die U-Boote jedoch meist nachts operierten und die Anweisungen an die Schiffahrt offen gefunkt wurden, oder, soweit sie verschlüsselt waren, nach wenigen Tagen entziffert und den U-Booten mitgeteilt werden konnten, litten die Versenkungsergebnisse der U-Boote durch die Massnahmen nur wenig. Die U-Boote erhielten zudem von der U-Bootführung «freies Manöver», damit sie bei den einsetzenden Verkehrs Veränderungen nicht an ungünstig gewordene Gebiete gebunden waren. U 129 (Kapitänleutnant Clausen) machte mit gutem Ergebnis einen Vorstoss nach der Guayana-Küste. U 161 (Kapitänleutnant Achilles) drang wagemutig in die Häfen von Port of Spain auf Trinidad und Port Castries auf der Insel St. Lucia ein und versenkte dort liegende Schiffe. Anfang März erschien ein sechstes Boot, U 126 (Kapitänleutnant Bauer), im Kampfgebiet. Ich liess es zwischen der Windward-Passage und dem alten Bahama-Kanal operieren. Innerhalb von 14 Tagen fielen dort Kapitänleutnant Bauer 9 Schiffe zum Opfer, so dass er, weil

er alle seine Torpedos bereits verschossen hatte, gleichzeitig mit den übrigen 5 U-Booten wieder seinen Heimmarsch antrat.

So wurde im Handelskrieg auch dieser zweite Angriff in den amerikanischen Gewässern ein voller Erfolg. Die Küstenbeschiessung war allerdings nicht geglückt.

Anfang Februar erhielt die U-Bootführung Meldungen, dass bei Freetown in Sierra Leone an der Westküste Afrikas wieder stärkerer englischer Nord-Süd-Verkehr laufen sollte. Es handelte sich um Schiffe, die aus dem Fernen Osten und dem Indischen Raum kommend, um das Kap der Guten Hoffnung fuhren oder von England nach den indischen und asiatischen Gewässern zurückkehrten. Eine neuerliche Zunahme dieses Verkehrs schien mir wahrscheinlich zu sein. Im Oktober 1941 hatten wir festgestellt, dass dort nur wenige Schiffe liefen, weil die Engländer anscheinend den Hauptverkehr westwärts in die panamerikanische Sicherheitszone verlegt hatten, die Hitler mit Rücksicht auf die erhoffte amerikanische Neutralität für die U-Bootkriegführung bekanntlich nicht freigegeben hatte. Nachdem aber die Vereinigten Staaten sich mit uns im Krieg befanden, und unsere U-Boote gerade in der bisherigen amerikanischen Sicherheitszone operierten, bestanden die früheren Gründe für die Verlegung des englischen Verkehrs in dieses Gebiet nicht mehr. Es war nun im Gegenteil sinnvoll, wieder nach Osten auf den alten und kürzeren Weg über Freetown auszuweichen. Der Gedanke, trotz der augenblicklichen grossen Erfolge an der amerikanischen Küste, in diesen östlichen Gewässern des Atlantik mit einer Anzahl U-Boote wieder überraschend aufzutreten, fand auch in Folgendem eine Stütze: Die Marine der Vereinigten Staaten hatte sich bisher nicht fähig gezeigt, in ihrem Seegebiet die grossen Erfolge deutscher U-Boote zu verhindern. Verluste in bisheriger Höhe waren aber auf die Dauer nicht tragbar. Daher würden jetzt möglicherweise die Amerikaner in Umkehrung der Geschehnisse der verflossenen Kriegsjahre England um U-Bootabwehrfahrzeuge bitten. Vielleicht waren also im englischen Sicherungsgebiet im Ostatlantik durch Abgabe von Streitkräften an Amerika die Abwehrkräfte vermindert. Diese Überlegungen über die Reaktion des Gegners auf unsere bisherige Kriegführung im amerikanischen Seeraum bewogen mich, Mitte Februar zwei U-Boote zu einem Angriff in das Freetown-Gebiet zu entsenden. Sie trafen dort Anfang März ein und fanden südlich und südwestlich von Freetown stärkeren, stossweisen Verkehr. Sie versenkten 11 Schiffe. Die Diverson hatte sich gelohnt. Das plötzliche erneute erfolgreiche Auftreten der U-Boote in diesem Seeraum mag sich auch gegen eine stärkere Abgabe englischer Sicherungsstreitkräfte an die amerikanische Marine ausgewirkt und damit zu einer zeitlichen Verlängerung der günstigen Ver-

hältnisse in den Gewässern der Vereinigten Staaten beigetragen haben. Wir wissen heute, dass die Überlassung englischer Seestreitkräfte an die Vereinigten Staaten zur U-Bootbekämpfung seit unserem Auftreten an der amerikanischen Küste im Januar 1942 zwischen England und Amerika «dauernd diskutiert» wurde und dass Mitte April zwei englische Geleitgruppen an die Vereinigten Staaten abgegeben wurden.[21]

Die ergiebigen amerikanischen Seegebiete blieben jedoch nach wie vor Hauptkampfraum. Zwei Monate Kriegführung in diesem Raum waren bereits vergangen. Wir konnten nicht übersehen, wie lange die Vereinigten Staaten noch brauchen würden, bis ihre Abwehr stark und erfahren genug war, die besonders grossen augenblicklichen Erfolge der U-Boote zu verhindern. Von Mitte März bis Ende April 1942 standen für den so aussichtsreichen Kampf nur 6 bis 8 U-Boote gleichzeitig zur Verfügung. Die Abstellung von U-Booten zur Sicherung Norwegens Mitte Februar wirkte sich aus.

Die U-Bootführung entsandte die wenigen Boote, die für den Westatlantik einsatzbereit wurden, in den unmittelbaren Nahbereich der amerikanischen Ostküste. Dieses verkehrsdichteste Gebiet musste ausgenutzt werden, solange es noch möglich war. Die Boote operierten unter Land, von New York beginnend nach Süden. Sie stellten bald die Nachtstrecken des Verkehrs fest. Als für sie besonders günstig erwies sich das Cap Hatteras. Die Schiffahrt bewegte sich, um den U-Bootangriffen zu entgehen, auf flachem Wasser so nahe der Küste wie möglich. Trotzdem griffen die U-Boote an. Hierbei operierten sie nachts auf Wassertiefen zwischen acht und zehn Meter, also Tiefen, auf denen sie vor feindlichen Abwehrfahrzeugen oder Flugzeugen nicht mehr tauchen konnten. So versenkte U 123 (Kapitänleutnant Hardegen) nordöstlich Savannah auf flachem Wasser mehrere Tanker. Die Erfolge aller eingesetzten Boote waren ausserordentlich. Hardegen vernichtete 11 Schiffe, U 124 (Kapitänleutnant Mohr) 9 Schiffe, U 552 (Kapitänleutnant Topp), U 203 (Kapitänleutnant Mützelburg) und U 160 (Kapitänleutnant Lassen) je 5 bis 6 Schiffe. Diese Kommandanten erfassten die taktische Gesamtsituation schnell und trugen, um ihre Gunst auszunutzen, ein hohes Risiko. So wuchs eine neue Reihe von «Assen» der U-Bootkommandanten heran.

Neben diesem Schwerpunkt dicht unter der amerikanischen Küste wurde durch einen glücklichen Zufall ein weiterer Verkehrsknotenpunkt ostwärts Cap Hatteras festgestellt. U 105 (Kapitänleutnant Schewe) hatte auf seinem Ausmarsch über den Atlantik besonders ungünstige Wetter- und daher Marschverhältnisse angetroffen, so dass er glaubte, für sein

21 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 97.

vorgesehenes Operationsgebiet bei Cap Hatteras nicht mehr genügend Brennstoff zu haben. Er blieb deshalb 300 sm ostwärts Cap Hatteras stehen und fand hier den Schnittpunkt des Verkehrs in nord- und südöstlicher sowie in nordwestlicher Richtung. Dieses Gebiet erwies sich als sehr ergiebig und konnte bis Ende April 1942 von den U-Booten besonders in der Vollmondperiode, die ein Kämpfen unmittelbar unter der amerikanischen Küste nicht erlaubte, ausgenutzt werden.

Ende April wurde jedoch spürbar, dass die Steuerung der Schiffahrt und die U-Boot-Abwehrmassnahmen unter der amerikanischen Küste an Wirksamkeit gewannen. Cap Hatteras wurde z.B. nur noch am Tage zu wechselnden Uhrzeiten und mit sehr verschiedenen Abständen passiert. Auch die Zahl der Einzelfahrer in diesem Gebiet nahm ab. Die Schiffe fuhren meistens zu mehreren zusammen in «Pulks». Infolgedessen war der Ozean nach dessen Passage wieder für längere Zeit leer, bis eine neue Gruppe von Dampfern, aber nun in anderem Abstand und deshalb auf der vorher ermittelten Route ausser Sicht, den Seeraum durchlief. Dieses Verfahren erschwerte es den Booten, den Verkehr zu finden, zudem war auch die Bewachung durch Kriegsfahrzeuge und Flugzeuge ab Ende April sichtlich stärker geworden. Dies galt vor allem für die küstennahen Gewässer, aus denen die amerikanische U-Bootabwehr die deutschen Angreifer offenbar zunächst einmal vertreiben wollte.

Beide Massnahmen – Steuerung des Verkehrs und Verschärfung der Bewachung – waren jedoch nicht so wirkungsvoll, dass sie der U-Bootführung ernste Sorge machten. Ich beabsichtigte weiter, den sich ändernden Verhältnissen durch operative Gegenzüge Rechnung tragend, im amerikanischen Seeraum zu kämpfen. Dort war seit Beginn des Einsatzes Mitte Januar bis Ende April nur ein U-Boot, U 85 (Kapitänleutnant Greger), ostwärts Cap Hatteras verloren gegangen. In der gleichen Zeit wurden allein in den amerikanischen Gewässern von den U-Booten mit Sicherheit 198 Schiffe mit 1‘150‘675 BRT versenkt. Dies ist sogar eine Mindestzahl. Sie wird von der Statistischen Sektion des amerikanischen Marinedepartements in einer Zusammenstellung der Gebiete schwerster Verluste im amerikanischen Raum während dieses Zeitabschnitts genannt, wobei jedoch nur die Gebiete aufgenommen sind, die mehr als 7 Schiffsverluste im Monat hatten.[22]

Am 14. April 1942 telegraphierte der persönliche Berater Roosevelts, Mr. Hopkins, der sich gerade in London befand, an seinen Präsidenten, dass die Alliierten in den vergangenen 3 Monaten 1‘200’000 BRT verloren hätten, wovon über die Hälfte Tanker gewesen seien. [23]

22 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 97.

23 Morison, «The Battle of the Atlantic», Band V, Seite 413.

Es war also wirklich eine ökonomische Periode des U-Bootkrieges, in der bei Verlust nur einer eigenen Kampfeinheit mit einer nur kleinen U-Bootzahl dem Gegner grösster Schaden zugefügt wurde.

Das U-Boot war in dem amerikanischen Raum der Abwehr eindeutig überlegen. In dieser Hinsicht bestand gegenüber den englischen Abwehrstreitkräften im Ostatlantik leider nicht dieselbe Sicherheit. Die U-Boote hatten auf ihrem Einzelmarsch über den Atlantischen Ozean nach Amerika in der Weite des Raums nur selten einen Geleitzug in Sicht bekommen. In einem Falle traf ein U-Boot auf zwei schnelle Transporter und zwei Zerstörer. Es versenkte beim ersten Angriff den britischen Zerstörer «Belmont». Aber die weitere Verfolgung der Transporter, die 14 sm liefen, brachte keine neuen Angriffsmöglichkeiten, auch als in den nächsten drei Tagen drei weitere U-Boote heranschlossen. Bei der hohen Geschwindigkeit der Schiffe kamen die U-Boote nicht in die für den Angriff notwendige Position.

Ende Februar 1942 sichtete U 155 (Kapitänleutnant Piening) 600 sm nordöstlich Cap Race (Neufundland) einen Geleitzug mit südwestlichem Kurs. Es war der englische Geleitzug ONS 67. 5 weitere U-Boote standen 200 bis 300 sm ab. U 155 hielt über drei Tage Fühlung, bis die anderen Boote herangekommen waren. 8 Schiffe wurden versenkt, «von denen 6 Schiffe grosse Tanker waren.» [24] Keines der U-Boote ging verloren.

Dieser günstigen Erfahrung standen jedoch drei Ereignisse gegenüber, welche die U-Bootführung beunruhigten. U 82 (Oberleutnant zur See Rollmann) traf auf dem Rückmarsch Anfang Februar westlich der Biskaya) auf einen kleinen, anscheinend wenig gesicherten Geleitzug. Die Fühlunghaltersignale des U-Bootes hörten jedoch nach kurzer Zeit auf. Es war vernichtet worden. Im selben Seeraum sichtete Ende März U 587 (Korvettenkapitän Borchert) ebenfalls einen Konvoi. Es ereignete sich das gleiche wie bei U 82. Als U 252 (Kapitänleutnant Lerchen) am 15. April etwa im selben Gebiet wieder einen Geleitzug meldete, befahl ich ihm, voller Sorge auf Grund der letzthin gemachten Erfahrungen, dass er nur angreifen solle, falls er bei Nacht günstige Gelegenheit dazu hätte. Aber auch dieses Boot ging verloren. Die von den drei U-Booten gesichteten Geleitzüge passten in den Rhythmus der von uns mitgekoppelten regelmässigen englischen Konvois dieses Seegebiets nicht recht hinein. Sie erregten daher meinen Verdacht und ich schrieb darüber in das Kriegstagebuch:

«Ich halte es für möglich, dass der Engländer in diesem Raum, der von einem Strom nach Westen gehender U-Boote durchfahren wird, einen

24 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 97.

Scheingeleitzug aus besonderen Abwehrfahrzeugen, eine Art von U-Boot-Fallen-Geleitzug, fahren lässt. Boote erhalten daher Befehl, beim Sichten von Geleitzügen im Quadrat BE (zwischen 10 bis 25° West-Länge und 43 bis 50° Nord-Breite) nicht anzugreifen, sondern sich abzusetzen und dann zu melden. Es ist falsch, bei Nebenoperationen von nur zweifelhaften Erfolgsaussichten Boote aufs Spiel zu setzen, während zur gleichen Zeit die günstige Lage im Amerika-Raum grosse Erfolgsaussichten bei geringeren Gefährdungen bietet.»[25]

Bei diesen Bemerkungen über den «U-Fallen-Geleitzug» handelte es sich um eine Vermutung. Sie war nicht bewiesen. Infolge der Unsicherheit über die Ursachen der drei Verlustfälle entstanden bei der U-Bootführung, ähnlich wie bei den gleichzeitigen Verlusten von Prien, Kretschmer und Schepke im Jahre 1941, Beunruhigung und Sorge, dass die Engländer neue, uns unbekannte Abwehrmittel eingeführt haben könnten. Bei den U-Bootverlusten des Jahres 1941 hatte sich dieser Verdacht als unbegründet erwiesen. Anders war es jedoch jetzt. Wir wissen heute, dass bei den drei geschilderten Bootvernichtungen vom Februar bis April 1942 die Engländer zum ersten Male das mit *kurzen* elektrischen Wellen arbeitende «Radar»-Ortungsgerät angewendet haben. Da die elektrischen Wellen im Wasser unwirksam werden, war es wie das bisher bekannte, mit langer Welle arbeitende Gerät ein Ortungsmittel nur gegen aufgetauchte U-Boote. Aber das neue Kurzwellen-Radar-Gerät konnte seine Ziele sehr viel genauer und auf grosse Entfernung erfassen. U-Boote wurden damit bereits geortet, sobald ihre Silhouette über dem Horizont erschien, also auch bei Nacht und bei geringer Sichtweite auch tags. Das bedeutete für das U-Boot, dass es in vielen Fällen bei Tage und immer bei Nacht «gesehen» *wurde,* bevor es selbst sehen *konnte.* Roskill schreibt darüber in «The War at Sea»:

«Während der Feind ungeheure, und wie man glauben mag (bei besserer amerikanischer Abwehr),[26] weitgehend vermeidbare Zerstörungen im Westen vollbrachte, waren 3’000 Meilen östlich davon seine Erfahrungen ganz andere. Die britische U-Boot-Abwehr-Taktik und ihre Waffen, sowohl auf dem Wasser wie in der Luft, verbesserten sich schnell. Es waren dem Feinde unbekannte Radar-Anlagen hergestellt worden, welche in Begleitfahrzeuge und Flugzeuge eingebaut werden konnten. Die Tätigkeit unserer Luftwaffe über der Biskaya mit ihren Durchmarschwegen und die Gegenschläge unserer Konvoibewachung auf dem Wasser und in der Luft

25 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 96.
26 K. T. B. des BdU vom 15. und 19. 4. 1942.

verursachten dem Feinde ernsthafte Verluste und viel Sorge. Die Schiffsbewachung des Geleitzuges OS 18 versenkte am 6. Februar U 82, die des Truppenkonvois WS 17 verfuhr im März mit U 587 in der gleichen Weise. Und im April wurde U 252 durch die Bewachung des OG 82 vernichtet.» [27]

Welche Massnahmen wir trafen, als wir das Vorhandensein dieses neuen und sehr wirkungsvollen Überwasser-Ortungsgerätes beim Gegner erkannten, wird später geschildert werden.

Es schien Mitte 1942 so, als ob die Abwehrkräfte der Vereinigten Staaten gegen die U-Boote hauptsächlich an der amerikanischen Ostküste konzentriert seien. Denn hier waren, wie geschildert, in den letzten Wochen die grössten Verluste durch ihre Angriffe eingetreten. Daher wollte ich mehrere amerikanische Verkehrsknotenpunkte in verschiedenen Seegebieten mit den von Ende April an bereitstehenden Booten gleichzeitig anpacken. Der Gegner sollte hierdurch veranlasst werden, seinen soeben an der Ostküste der Vereinigten Staaten geschaffenen Bewachungs-Schwerpunkt wieder zugunsten anderer, jetzt ebenfalls bedrohter Gebiete aufzulösen und zu zersplittern.

Diese Absicht eines «frontalen» U-Bootangriffes auf die Amerikaner wurde dadurch begünstigt, dass der erste U-Boottanker, U 459 (Korvettenkapitän von Wilamowitz-Möllendorff), Ende April eingesetzt werden konnte. Der U-Tanker (Typ XIV) war ein schwerfälliges, grosses U-Boot von fast 1'700 Tonnen. Es war kein Angriffsboot, hatte also keine Torpedobewaffnung, sondern nur Flak-Armierung für seinen eigenen Schutz. Diese U-Boottanker wurden von den U-Bootbesatzungen «Milchkühe» genannt. Von ihren mitgeführten 700 Tonnen Brennstoff konnten sie je nach Länge ihrer eigenen Reise 400 bis 600 Tonnen an Kampf-U-Boote abgeben. Diese Menge reichte zum Beispiel aus, um 12 mittlere U-Boote nach Übernahme von je 50 Tonnen Treiböl in den entferntesten Gebieten der Karibischen See einsetzen zu können oder um 5 grosse U-Boote mit je 90 Tonnen für eine Kriegführung etwa am Kap der Guten Hoffnung zu versorgen.

U 459 führte am 22. April 1942 500 sm nordöstlich der Bermudas die erste Ölabgabe an U 108 (Korvettenkapitän Scholtz) durch. 14 Tage später waren 12 mittlere U-Boote und 2 grosse U-Boote an diesem Versorgungsplatz mit Brennstoff neu aufgefüllt worden. Die «Milchkuh» war, wie wir sagten, «ausverkauft» und trat den Heimmarsch an. Bei diesen Ölabgaben liess es sich manchmal nicht vermeiden, dass infolge schlechten Wetters Unterbrechungen und Verzögerungen der Versorgung eintraten, so dass eine grössere Anzahl von U-Booten, die auf Versorgung warteten, bei

27 Siehe Seite 211.

dem Tanker versammelt waren. Diese Anhäufungen bargen Gefahren in sich und erfüllten mich jedesmal mit Sorge.

Die Ende April 1942 aus U 459 versorgten U-Boote gingen nun zu dem beabsichtigten Frontalangriff auf ihre Positionen. 16 bis 18 mittlere U-Boote standen zwischen Cap Sabie und Key West. Weitere neun operierten in den Seegebieten vom Bahama-Kanal bis zur Windward-Passage, im Golf von Mexiko, südlich Kubas bis zur Strasse von Yucatan, bei Curaçao, Aruba und Trinidad, sowie an der Guyana-Küste.

So erfolgssicher dieser Aufmarschplan erschien, brachte mir seine Durchführung doch wieder Überraschungen und belehrte mich aufs Neue, dass im Kriege immer wieder andere Unsicherheiten auftraten. An der amerikanischen Ostküste hörten Ende April die hohen Versenkungserfolge der U-Boote plötzlich auf. Da in dieser Zeit die Vollmondperiode einsetzte, hoffte ich, dass die Lage für die U-Boote und ihre Ergebnisse in den kommenden dunkleren Nächten wieder günstiger sein würde. Aber es häuften sich auch dann die Kurzmeldungen der U-Boote, dass sie keinen Schiffsverkehr anträfen. Dieser Seeraum unter der Küste war so lange Zeit ein erfolgbringendes Operationsgebiet gegen Einzelfahrer gewesen, dass es mir zunächst schwer fiel, die Wende, die hier eingetreten war, zu erkennen und als unabänderliche Tatsache hinzunehmen: Die Vereinigten Staaten hatten in diesen Küstengebieten das Konvoisystem eingeführt.

Schon lange hatten die Engländer ihren amerikanischen Verbündeten zu diesem wirkungsvollsten Abwehrsystem geraten. Aber die Vereinigten Staaten konnten sich dazu nur sehr zögernd entschliessen. Anfang Mai 1942 liefen dann jedoch die ersten amerikanischen Geleitzüge unter der atlantischen Ostküste. Die U-Boote hatten aus diesem Grunde von Ende April bis Ende Mai in diesem Raum längere Zeit keine Schiffe gesichtet. Ihr Wirkungsgrad war deshalb im Allgemeinen geringer als in den Wochen vorher. Nur an der Küste von Florida bestanden noch die alten günstigen Verhältnisse. Hier operierten zwei besonders befähigte U-Bootkommandanten, Kapitänleutnant Cremer auf U 333 und Kapitänleutnant Suhren auf U 564. Beide errangen noch die gleichen grossen Erfolge bei ihren Angriffen selbst auf flachem Wasser und in Gegenwart starker See- und Luftüberwachung wie bisher. U 333 war bereits vorher während der Vollmondperiode Ende April 1942 bei einem nächtlichen Unterwasserangriff auf einen Tanker von diesem gerammt und schwer beschädigt worden. Trotz dieser Beschädigung setzte es seine Unternehmung auf geringer Wassertiefe unter der Küste weiterhin fort. Hierbei wurde es am 6. Mai während eines nächtlichen Angriffes von Zerstörern überrascht und mehrere Stunden auf 30 Meter Wassertiefe mit Wasserbomben beworfen. Das Boot wurde wiederum beschädigt, hatte Wassereinbruch und

sank auf den Grund. Aber diesmal war die geringe Tiefe seine Rettung. Es gelang der Besatzung, die durch Bombenangriff entstandenen Leckagen zu dichten und andere Störungen zu beseitigen. So geräuschlos wie möglich verholte sich U 333 dann, möglichst tief mit geringster Geschwindigkeit fahrend und entging noch einmal der so sicher erscheinenden Vernichtung.

Im Ganzen stiess aber der Einsatz der U-Boote an der amerikanischen Ostküste von Ende April bis Mitte Mai 1942 in eine Verkehrsleere und brachte nur mässigen Erfolg.

Sehr viel günstiger erwiesen sich die Verhältnisse in der Karibischen See. Die Verluste des Gegners waren hier ausserordentlich. Jedes dort eingesetzte Boot versenkte zwischen 6 und 10 Schiffe. Anscheinend hatten die Amerikaner mit dem Erscheinen von U-Booten in den entferntesten Gebieten des Karibischen Meeres wie des Golfes von Mexiko nicht gerechnet. Wir hatten sie wieder einmal an einer «weichen Stelle» angepackt.

Die U-Bootführung trug dieser Lage – der ungünstigen an der amerikanischen Küste und der Gunst der Verhältnisse in der Karibischen See – Rechnung und zog sofort 6 Boote aus der Aufstellung an der nordamerikanischen Ostküste nach Süden in Richtung auf die Karibische See ab. Auch für weitere aus den Biskaya-Häfen ankommende U-Boote wurde der Schwerpunkt der Operation in den folgenden Wochen bis etwa Mitte Juli in die Karibische See verlegt.

Dass die Ausnützung eines so günstigen Operationsgebietes, das 3'000 bis 4'000 sm von den Biskaya-Stützpunkten entfernt lag und selbst eine Ausdehnung von 500 bis 1'000 sm besass, erfolgen konnte, war dem Einsatz von 3 U-Tankern, U 459 (Korvettenkapitän von Wilamowitz-Möllendorff), U 460 (Kapitänleutnant Schäfer) und U 116 (Korvettenkapitän v. Schmidt) zu verdanken. Sie versorgten von Ende April bis Mitte Juni in den drei Monaten des Kampfes in der Karibischen See 20 von den 37 nacheinander dort kriegführenden U-Booten.

Die Erfolge der U-Boote in der Karibischen See und die Ökonomie ihres Einsatzes in diesem Raum waren sehr gross. Hier zeichnete sich besonders U 159 unter Kapitänleutnant Witte aus. Im Mai und Juni 1942 wurden allein in der Karibischen See 148 Schiffe mit 752'009 BRT versenkt. [28]

Admiral Hoover, der amerikanische Admiral, der 1942 hier den Oberbefehl hatte und mit seinen ihm zur Verfügung stehenden See- und Luftstreitkräften alles tat, um dem Ansturm des deutschen U-Bootangriffs Herr zu werden, schrieb mir im Jahre 1957 in einem freundschaftlichen Brief: Die Zeiten von 1945-1956 werden ohne Zweifel Ihre Nerven

28 Siehe auch Roskills Kritik an den amerikanischen Abwehrmassnahmen, «The War at Sea», Band II, Seite 97-99.

beansprucht haben, aber als Sie im Jahre 1942 Ihren erstaunlichen U-Bootkrieg gegen mich in der Karibischen See führten, war diese Zeit für mich ebenso nervenzerrüttend.

Ab Ende Juni 1942 wurden jedoch auch in diesen Gebieten die Versenkungsergebnisse geringer. Auch hier wurde allmählich – wie bereits ab Anfang Mai an der Ostküste der Vereinigten Staaten – das Konvoisystem eingeführt. Es war damit abzusehen, dass der Schwerpunkt des U-Bootkrieges demnächst wieder auf die Geleitzugbekämpfung in der Rudeltaktik verlegt werden musste.

Ich hatte bereits Anfang Mai im Nordatlantik 8 U-Boote zu einer Gruppe zusammengefasst, um etwa gesichtete Geleitzüge bekämpfen zu können. Das Marschziel dieser U-Boote war der westliche Atlantik. Hier sollten sie wie auch alle anderen U-Boote eingesetzt werden, um die Gunst des amerikanischen Seegebietes so lange und so stark wie möglich auszunutzen. Aber bereits auf ihrem Marsch dorthin wollte ich versuchen, mit ihnen im Sinne einer noch höheren Ökonomie zu Erfolgen zu kommen. Dies konnte gelingen, wenn die U-Boote, in einem breiten Aufklärungsstreifen nach Westen marschierend, auf einen englischen Geleitzug stossen würden. Die Boote sollten zu diesem Zweck am 14. Mai einen Vorpostenstreifen eingenommen haben, der auf dem Grosskreis, dem kürzesten Weg, zwischen der Neufundlandbank und dem Nordkanal nördlich Islands und etwa auf dem 30. Längengrad lag. Es war anzunehmen, dass die englischen Konvois diesen kürzesten Weg über den Atlantik nach England ohne ausweichende Streukurse benutzen würden, nachdem unsere U-Boote seit Januar 1942 nicht mehr gegen die atlantischen Geleitzugsrouten, sondern in den günstigeren amerikanischen Gewässern operiert hatten.

Auf dem Marsch zu seiner Position in dem befohlenen Vorpostenstreifen sichtete U 569 (Oberleutnant zur See Hinsch) bereits am 11. Mai im Seegebiet des Grosskreises einen Süd-West steuernden Geleitzug. Der beabsichtigte Vorposten- und Aufklärungsstreifen war also nicht mehr nötig. Der Angriff auf den Konvoi wurde mit weiteren 5 U-Booten, die bereits in der Nähe standen, begonnen und gleich in der ersten Nacht wurden 7 Schiffe versenkt. Bei schlechtem Wetter und geringer Sicht wurde der Geleitzug in den folgenden Tagen nur gelegentlich wieder ausgemacht. Um ihn mit möglichster Sicherheit erneut zu erfassen, liess die U-Bootführung von den Booten einen Aufklärungsstreifen bilden. Aber der Konvoi passierte dann doch ungesehen durch eine Lücke des Streifens, die durch Zurückbleiben eines Bootes entstanden war.

Die 6 Boote, die an diesem Geleitzug gekämpft hatten, erhielten nun ihre Versorgung mit Brennstoff 600 sm südlich Cap Race (Neufundland).

Unser Entzifferungsdienst hatte in diesem Seegebiet des grössten Kreises

über den Atlantik einen nach England laufenden HX-Geleitzug festgestellt, und von U-Booten war auch im Nebel ein weiterer nach Westen gehender Geleitzug für kurze Zeit im gleichen Raum gesichtet worden. So schien mir die Annahme bestätigt zu sein, dass die Engländer zur Zeit diesen Weg benutzten. Ich entschloss mich also, die Gruppe der 6 Boote nach ihrer Ölversorgung zur Geleitzug-Bekämpfung im West-Atlantik zu belassen, zumal auch die Erfolgsaussichten unter der amerikanischen Küste ungünstiger geworden waren.

Bereits am 1. Juni wurde wieder ein Konvoi, der ONS 96, gesichtet. Schwerer Weststurm vereitelte den Angriff. Erst nach 6 Tagen kam ein neuer Geleitzug in Sicht. Aus ihm wurden die Korvette «Mimosa» und vier Dampfer mit 19'500 BRT versenkt.

In ähnlicher Weise liess ich Anfang Juni mehrere U-Boote, die etwa gleichzeitig ihren Marsch nach dem West-Atlantik antreten konnten, zu einer Gruppe zusammenfassen, um auf dem Ausmarsch einen von Gibraltar nach England laufenden Geleitzug anzupacken. U 552 (Kapitänleutnant Topp) schoss aus ihm 5 Schiffe heraus. Diese Zwischenoperation hatte sich also ohne Beeinträchtigung des weiteren Einsatzes der U-Boote im West-Atlantik gelohnt.

Es ist im Rahmen meiner Darstellung nicht möglich, alle Unternehmungen dieser ersten 6 Monate des Jahres 1942 zu schildern, alle U-Boote und die Namen ihrer Kommandanten zu nennen und ihre Leistungen zu würdigen. Ein Rückblick auf das erste Halbjahr 1942 ergibt, dass die hochgespannten Erwartungen, welche die U-Bootführung Mitte Januar 1942, zur Zeit des Beginns der Operationen in den amerikanischen Gewässern gehegt hatte, noch bei Weitem übertroffen wurden. Die Abwehr des Gegners war zu Beginn geringer als angenommen, und es dauerte länger, als ich geglaubt hatte, bis ihre Verstärkung und eine Steuerung der Schiffahrt durchgeführt waren. Die mit den wenigen U-Booten errungenen Erfolge waren ausserordentlich. Es wurden in den ersten sechs Monaten des Jahre 1942 von U-Booten der Achsenmächte 585 Schiffe mit 3'080'934 BRT versenkt,[29] hiervon bei Weitem der grösste Teil in den amerikanischen Gewässern durch deutsche U-Boote. Diesen Erfolgen stand der verhältnismässig geringe Verlust von 21 deutschen U-Booten gegenüber. Es waren durchschnittlich monatlich 3,9% aller in See befindlichen Boote. Von den 21 U-Booten gerieten allein 7 im Mittelmeerraum und nur 6 in den amerikanischen Gewässern in Verlust, obwohl hier der Schwerpunkt des U-Booteinsatzes lag. Der Wirkungsgrad aller im Atlantik befindlichen U-Boote, [30] der im Januar 1942 noch 209 BRT pro U-Boot und Seetag

29 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 101.

30 Morison, «The Battle of the Atlantic», Band I, Seite 413.

betragen hatte, stieg im Februar auf 278 BRT, im März auf 327 BRT, ging im April auf 255 BRT zurück und stieg im Mai und Juni 1942 wieder auf 311 BRT und 325 BRT an.[31] In diesen Zahlen sind auch die U-Boote und ihre Seetage enthalten, die zur Sicherheit Norwegens mit nur geringen Versenkungsziffern abgestellt worden waren. Ohne ihre Berücksichtigung in der Berechnung ist der Wirkungsgrad jedes U-Bootes pro Tag um etwa 50 BRT höher. Diese Zahl ergibt den Ausfall an versenkter Tonnage durch das Abziehen der U-Boote in den Norwegen-Raum. Er beträgt für diesen Zeitabschnitt etwa 500'000 BRT. [32]

31 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 485.

32 Berechnet nach den britischen Versenkungsangaben.

13. Kapitel

Die vierte Phase der Atlantik-Schlacht

Juli bis September 1942: Geleitzugkämpfe und Fernunternehmungen

Während der Monate der grossen U-Booterfolge im amerikanischen Seeraum wurde die grundsätzliche Frage des Tonnagekrieges sowohl bei der Seekriegsleitung als auch bei der U-Bootführung nochmals überprüft.

Nach der Weisung Nr. 1 des Oberkommandos der Wehrmacht für die Kriegführung vom 31. 8. 1939 war die Hauptaufgabe der Kriegsmarine:

Sie «führt Handelskrieg mit dem Schwerpunkt gegen England».

Diese Zielsetzung war, wie wir gesehen haben, richtig. Nur durch Vernichtung von alliiertem Handelsschiffsraum konnten wir England entscheidend treffen. Vom Handelsschiffsraum hing das Leben des britischen Volkes, vom Handelsschiffsraum seine Fähigkeit, Krieg zu führen, ab; oder wie Churchill es ausdrückt: «Die Atlantikschlacht war der dominierende Faktor während des ganzen Krieges. Niemals, auch nicht einen Moment durften wir vergessen, dass alles, was sich anderswo ereignete – zu Lande, zu Wasser oder in der Luft –, letzten Endes vom Ausgang der Atlantikschlacht abhing, und bei all unseren anderen Sorgen betrachteten wir ihr wechselhaftes Glück Tag um Tag mit Hoffnung oder Furcht.» [1]

In der 3. Abteilung der Seekriegsleitung wurden alle Nachrichten gesammelt, die wir über die Schiffsverluste unserer Gegner und die Möglichkeiten, sie durch Neubauten zu ersetzen, erhielten. Es lag in der Natur der Nachrichtengewinnung, dass wir während des Krieges die Kenntnis der tatsächlichen Verlust- und Neubauzahlen des Gegners mit mehr oder weniger grosser Verzögerung gewannen, soweit wir sie nicht überhaupt erst nach dem Kriege erfuhren. Auf jeden Fall rechnete die Seekriegsleitung bereits in den Jahren vor Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg damit, dass auch amerikanische Schiffsneubauten den Engländern als Ersatz für ihre verlorenen Handelsschiffe zur Verfügung stehen würden. Dass dies richtig war, geht u.a. aus Churchills Brief vom

1 Churchill, «The Second World War», Band V, Seite 6.

Dezember 1940 an Roosevelt hervor, der uns nach Kriegsende bekannt wurde. Darin lautet eine seiner Bitten um Unterstützung:

«England kann jährlich anderthalb Millionen Tonnen Schiffsraum bauen. Dieser Ersatz ist unzureichend. Weitere drei Millionen Tonnen werden jährlich benötigt. Nur die Vereinigten Staaten können diesen Mangel durch ihre Schiffsbauindustrie decken.»[2]

Die Seekriegsleitung schätzte im Juni 1941, dass England und die Vereinigten Staaten zusammen jährlich 2½ Millionen BRT Handelsschiffsraum bauen könnten. Ein Jahr später, Mitte 1942, erhielt sie Nachrichten über ein amerikanisches Schiffbau-Programm von 2‘290 Schiffen mit 16,8 Millionen BRT für die Zeit vom Herbst 1939 bis Ende des Jahres 1943. Von diesem Programm sollten noch 15,3 Millionen BRT in den Jahren 1942 und 1943 fertiggestellt werden. Die Seekriegsleitung glaubte, dass diese Angaben auf Wahrheit beruhen könnten, obwohl viele deutsche Schiffbaufachleute bezweifelten, dass eine solche Leistung in so kurzer Zeit erreichbar sei.

Die U-Bootführung, die alle Nachrichten über Tonnagefragen von der Seekriegsleitung laufend übermittelt bekam, nahm sicherheitshalber grundsätzlich die höchste der genannten Neubauzahlen an.

In der folgenden Zusammenstellung sind die Neubauzahlen enthalten, die Mitte 1942 von der 3. Abteilung der Seekriegsleitung geschätzt und von der U-Bootführung für möglich gehalten wurden. Die Schätzungen der Seekriegsleitung sind in ihrem Kriegstagebuch Teil C/1942, Seite 211/212, enthalten, die Zahlen der U-Bootführung der Niederschrift eines Vortrags entnommen, den ich Hitler am 14. Mai 1942 auf Anordnung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine hielt.[3]

Zum Vergleich enthält die dritte Zahl der Zusammenstellung den tatsächlichen Ersatzbau nach englischen Nachkriegsausgaben in Millionen BRT:

	1942				1943			
	USA	England	Kanada	Gesamt	USA|	England!	1 Kanada	Gesamt
Von 3. Ski. geschätzt	5,4	1,1	0,5	7,0	monatlich 900,000 BRT			10,8
Vom BDU für möglich gehalten	6,8	1,1	0,6	8,09	8,7	1,1	0,5	10,3
Tatsächl. Nachbau nach brit. Angaben	5,19	1,3	0,6	7,09	12,29	1,2	0,9	14,39

2 Churchill, «The Second World War», Band II, Seite 494 ff.

3 K. T. B. des BdU vom 15.7.42.

Es mussten danach 1942 schon 700’000 BRT nach den Schätzungen des BdU bzw. 590’000 BRT entsprechend den tatsächlichen Neubauten monatlich versenkt werden, um nur den Zuwachs auszugleichen, d.h. um eine Vermehrung der Gesamttonnage des Gegners zu verhindern. Erst ein Versenkungsergebnis von über 700’000 BRT bzw. 590’000 BRT bewirkt eine Abnahme der feindlichen Tonnage. Die Verminderung der Tonnage war aber ab 1942 für den Gegner umso nachteiliger, als der absolute Bedarf an Schiffsraum stark angestiegen war. Die Bedürfnisse der immer mehr zunehmenden überseeischen Kriegführung mussten befriedigt werden.

Die Seekriegsleitung glaubte, dass durch den Kampf aller Waffenteile der drei Achsenmächte die monatliche Versenkungszahl von 700’000 BRT erheblich überschritten würde. Erst nach dem Kriege erfuhr man, dass zwar die Versenkungsmeldungen der deutschen U-Boote auch nach ihrer von der Seekriegsleitung erfolgten Überprüfung nur wenig, die der deutschen Luftwaffe und der japanischen Wehrmacht aber bedeutend über den wirklichen Ziffern lagen.

Diese Zusammenhänge zwischen Versenkung und Neubau zeigen, welch schwerwiegende Folgen es für die deutsche Kriegführung gehabt hat, dass nicht spätestens mit Kriegsbeginn von unserer Staatsführung alles für einen grossen und schnellen U-Bootbau getan wurde, und dass die wenigen vorhandenen U-Boote nicht ausschliesslich im Handelskrieg, als der Hauptaufgabe, eingesetzt wurden.

Mit zunehmender Sorge betrachtete daher trotz der augenblicklichen grossen Erfolge, die U-Bootführung im ersten Halbjahr 1942 den U-Bootkrieg. In mir wuchs die Erkenntnis, dass unwiederbringliche Zeit verloren war. Wir befanden uns seit 2^2 Jahren im Krieg mit England und immer noch stand erst ein geringer Teil der U-Bootzahlen zur Verfügung, die für die notwendigen grossen Versenkungsergebnisse erforderlich und im Jahre 1939 von mir verlangt worden waren.[4]

Während des Krieges durfte für die deutsche Seekriegführung die Erkenntnis, dass die Vereinigten Staaten ihren Handelsschiffbau erheblich vergrösserten, nur die Folgen haben, die Versenkungen mit allen Mitteln zu steigern. Ich drückte dies am 14. Mai 1942 in meinem Vortrag bei Hitler folgendermassen aus:

«Ich kann daher nur immer wieder betonen, dass es darauf ankommt, möglichst bald zu versenken, möglichst bald mit möglichst vielen U-Booten, die sich tatsächlich in See, in der Operation befinden, den Gegner zu schädigen. Was heute versenkt wird, ist wirkungsvoller, als was erst etwa im Jahre 1943 versenkt wird.»

4 Siehe Seite 36 und 45.

Zu dem Problem, ob es gleichgültig sei, wo die Schiffe versenkt würden oder ob ein bestimmter Handelsschiffs-Verkehr in erster Linie angegriffen werden müsste, schrieb ich am 15. April 1942 im Kriegstagebuch des BdU:

«... Die Schiffahrt der Feindmächte bildet ein grosses Ganzes. Es ist also in dieser Beziehung gleichgültig, wo ein Schiff versenkt wird, es muss doch letzten Endes durch einen Neubau ersetzt werden.

Auf lange Sicht liegt die Entscheidung im Wettrennen zwischen Versenkungen und Neubau. Das Neubau- und Rüstungszentrum liegt aber in den Vereinigten Staaten, während England gewissermassen Vorposten und Ausfalltor der Feindmächte in Europa ist. Ich packe das Übel also an der Wurzel, wenn ich die Zufuhr, besonders das Öl, in diesem Zentrum anpacke. Jedes hier versenkte Schiff zählt nicht nur als solches, sondern schädigt gleichzeitig Schiffbau und Rüstung des Gegners in ihrem Entstehen.

Auch für die Ausnützung des Ausfalltores England ist die Tonnage in erster Linie ausschlaggebend. Es kann nur zu Unternehmungen in Europa ausgenützt werden, wenn die nötige Tonnage vorhanden ist. Die Verstärkung der Rüstung in England allein ermöglicht noch nicht den Aufbau einer zweiten Front in Europa. Die Versenkung von Tonnage, einerlei wo, stärkt also unmittelbar den Schutz Frankreichs und Norwegens. Der durch ein U-Boot erreichbare Tonnageverlust wiegt vielleicht in dieser Hinsicht schwerer als der unmittelbare Schutz, den ein in norwegischen Gewässern stehendes U-Boot bieten kann.

Ich bin daher der Ansicht, dass die Tonnage da genommen werden muss, wo sie am rationellsten – bezüglich der Ausnützung der U-Boote und am billigsten – bezüglich der Verluste – vernichtet werden kann. Es ist ungleich wichtiger, dass überhaupt versenkt wird, als dass unter Verkleinerung der Versenkungsergebnisse in einer bestimmten Gegend versenkt wird. Ich bin der Ansicht, dass die Zufuhr nach den USA ebenso wichtig ist, wie die von den USA nach England, dass also der Schwerpunkt des U-Booteinsatzes nach wie vor an der amerikanischen Ostküste liegen muss, solange die Abwehrverhältnisse und die Erfolgsmöglichkeiten dort annähernd so bleiben wie jetzt...»

Wie hatten sich im ersten Halbjahr 1942 die U-Bootzahlen entwickelt? In der zweiten Hälfte des Jahres 1941 waren monatlich im Durchschnitt 20 Boote in Dienst gestellt worden. Da ein U-Boot normalerweise vom Tag der Indienststellung bis zum Auslaufen zur ersten Feindfahrt vier Monate brauchte,[5] hatte ich für die ersten Monate des Jahres 1942 auch

5 Siehe die Darstellung über die Ausbildung der U-Boote, Seite 121.

mit einem monatlichen Zuwachs von 20 Front-U-Booten gerechnet. Es kam jedoch anders. Der Winter 1941-42 wurde besonders hart. Die deutschen Ostseehäfen und die gesamte südliche Ostsee froren zu. Damit war das Ausbildungsgebiet für die U-Boote unbenutzbar. Der Fährbetrieb hörte auf. Die blosse Schulung auf dem stilliegenden Boot war unzureichend. Erhebliche Verzögerungen in der Durchbildung der neuen U-Bootbesatzungen vor ihrem ersten Fronteinsatz traten ein und wurden noch dadurch verschärft, dass auch die Werftarbeiten auf den Booten sich infolge der strengen Kälte verlangsamten. Von Januar bis März 1942 kamen daher statt der erwarteten 20 nur durchschnittlich 13, von April bis Juni sogar nur 10 Boote monatlich zur Front.

Von diesen 69 Booten des ersten halben Jahres 1942 wurden 26, also fast 40%, in den Norwegenraum abgestellt und 2 ins Mittelmeer gesandt.

Im Atlantik waren 12 U-Boote verloren gegangen, so dass die 69 neu zur Front getretenen U-Boote im ersten Halbjahr 1942 in Wirklichkeit nur einen Zuwachs von 29 für den Handelskrieg im Atlantik ergaben. Am 1. Juli 1942 betrug damit die Zahl der Front-U-Boote im Atlantik 101.
Von diesen waren im Juni 1942 im Tagesdurchschnitt 59 in See und 42 zur Reparatur in der Werft. Von den in See befindlichen befanden sich 19 im Operationsgebiet, die übrigen auf dem Hin- und Rückmarsch.[6]

Bei dieser unbefriedigenden Lage bemühte ich mich, alles zu tun, um dem Kernproblem unseres ganzen Seekrieges gerecht zu werden, d.h. so bald wie möglich zu mehr U-Booten zu kommen.

Als Hitler am 21. Juni 1942 eine operative U-Bootgruppe zur Abwehr eines möglichen Landungsunternehmens der Amerikaner und Engländer in den Seeräumen von Madeira und den Azoren forderte, wandte ich mich gegen dieses Verlangen. Es bedeutete, dass wir erneut unsere geringen U-Bootkräfte zu defensiven Zwecken verwenden und abermals nicht zu den für den Handelskrieg notwendigen U-Bootzahlen kommen würden. Ich wandte gegen diese Forderung Folgendes ein:[7]

1. Die wichtigste und m. E. kriegsentscheidende Aufgabe der U-Boote ist die Versenkung der feindlichen Tonnage und – im Hinblick auf das sich im nächsten Jahr gewaltig steigernde Neubau-Programm des Feindes präzisiert – die *schnelle* Versenkung der Feindtonnage.

2. Alle andern Aufgaben, soweit sie nicht in der Abwehr einer akuten, den Verlust des Krieges herbeiführenden Gefahr bestehen, sind daher bei Abwägung mit der Aufgabe zu 1. zurückzustellen. Ihre Durchführung kann nur dann erfolgen, wenn U-Bootzahl und Lage einen Abzug von

6 K. T. B. des BdU vom 1.7.42.
7 K. T. B. des BdU vom 21.6.42.

U-Booten ohne wesentliche Beeinträchtigung der Handelskriegführung gestatten.

3. In der Annahme, dass die Bereitstellung einer operativen U-Bootgruppe zur Abwehr von Feindunternehmungen gegen Madeira oder die Azoren in Verschätzung der augenblicklichen U-Bootlage gefordert wurde, wird hiermit die U-Bootlage mit Stichtag vom 24. 6. gemeldet.

Nach Aufzählung der für die Kriegführung zur Verfügung stehenden wenigen U-Boote hiess es weiter:

«Bei der z. Zt. so geringen U-Bootzahl ist ein Abzug von U-Booten umso schwerwiegender, als die z. Zt. noch sehr guten Angriffsverhältnisse im Karibischen Meer sich in absehbarer Zeit durch Abstoppen und Umlegen des Verkehrs, Zusammenfassung in Geleitzüge und Verstärkung der Abwehr verschlechtern werden, d.h. später selbst mit höheren U-Bootzahlen nicht einmal die jetzt mit niedrigen Zahlen erzielten Erfolge erreicht werden können – woraus sich gebieterisch die Folgerung ergibt: *«Sofort,* mit *allen verfügbaren Mitteln schlagen.»*

Um die notwendige Verkürzung der Reparaturzeiten zu erreichen, beantragte ich zu wiederholten Malen, die Zahl der Arbeiter auf den U-Boot-Werften zu vergrössern. Ich schloss meinen Antrag mit den Worten:

«Der BdU hält die Lösung dieser Arbeiterfrage für die wichtigste Massnahme der Kriegsmarine, um schnell zu grossen, in See in der Operation befindlichen U-Bootzahlen und grossen, entscheidenden Erfolgen zu kommen.

Der BdU hält die Lösung dieser Arbeiterfrage auch zeitlich für ausserordentlich dringend, da es darauf ankommt, 1942 zu versenken, ehe Anwachsen von Abwehr und Schiffsneubauten des Gegners die Wirkung des U-Bootkrieges beeinträchtigen.»

Die Seekriegsleitung unterstützte diesmal meine Stellungnahme zum U-Booteinsatz im Schutz der Azoren bei Hitler, so dass er seine Forderung fallen liess.

Neben diesen Bemühungen um grössere U-Bootzahlen galt die Sorge der U-Bootführung dem Problem, die Kampfkraft der Boote zu erhalten.

Ich habe schon geschildert, wie auffällige Bootsverluste [8] uns beunruhigt hatten. Wir verfolgten mit besonderem Interesse die Geleitzug-Operationen im Mai und Juni,[9] um zu sehen, ob sich ein Anhalt für neue englische Abwehrmassnahmen oder -geräte, vor allem Überwasser-Ortungsmittel, ergeben würde.

8 Siehe Seite 211.
9 Siehe Seite 216.

Am 17. Juni 1942 befragte ich den besten Kommandanten der gegen den ONS 100 operierenden U-Bootgruppe, Kapitänleutnant Mohr, in einem Funkschlüsselgespräch über seine Erfahrungen an diesem Geleitzug:

«1507 h BdU: Haben Sie persönlich durch die Abwehr Kenntnis von Überwasser-Ortungsmitteln erhalten? «

1510 h: Kapitänleutnant Mohr: Ich musste gestern im Ganzen siebenmal mit äusserster Kraft von Zerstörern ablaufen. Kopplung ergibt, dass die Sicherung in allen Fällen in spitzer Lage aus der Kimm herauskam. Zweimal ist das Boot getaucht, Zerstörer haben Schreckbomben geworfen und sind wieder verschwunden. In den andern Fällen glaube ich nicht gesehen zu sein. Ich halte Zacks für normale starke Schläge, weil Lage nie genau Null war und die Zerstörer bei Ausweichmanöver nie nachdrehten . . .»

Kapitänleutnant Mohr war also der Ansicht, dass die englischen Zerstörer ihn nicht vorher über Wasser geortet hatten, als sie auf ihn zuliefen, weil sie nicht unmittelbar auf sein Boot zuhielten.

Als die Kommandanten von den Geleitzug-Kämpfen im Mai und Juni zurückkamen, befragte die U-Bootführung sie eingehend über ihre Erfahrungen, besonders was neue Überwasser-Ortungsmittel des Gegners anbetraf. Hierbei ergaben sich im Ganzen mehr Anhaltspunkte gegen als für ein neues Ortungsmittel. Wir kamen zu dem Schluss, dass bei dem Schutz dieser Geleitzüge jedenfalls noch keine neuen Ortungsmittel angewandt worden waren, zum mindesten nicht solche mit grosser Reichweite. Wir wurden aber über das tatsächliche Vorhandensein eines neuen wirkungsvollen Ortungsmittels sehr bald und nachdrücklich belehrt.

Schon seit 1941 überwachten die Engländer mit Flugzeugen besonders stark die Biskaya als das Durchmarschgebiet der U-Boote von und zu ihren westfranzösischen Stützpunkten. Aber das Passieren machte den U-Booten vor allem bei klarem, sichtigem Wetter bei Tage und in der Dunkelheit der Nacht keine Schwierigkeiten.

Bei Tage sah der Ausguck auf dem Turm des U-Bootes das Flugzeug eher als der Flieger das U-Boot. Es blieb also genug Zeit, rechtzeitig wegzutauchen.

In der Nacht konnte das über Wasser fahrende U-Boot keinesfalls vom Flugzeug aus festgestellt werden. Nur bei schlechten oder wechselnden Sichtverhältnissen erfolgten gelegentlich bei Tage Bombenangriff auf über Wasser marschierende U-Boote. Aber hierbei hatten augenscheinlich Flugzeug und U-Boot sich überraschend etwa gleichzeitig in Sicht bekommen.

Vom Beginn des Jahres 1942 an war eine Verstärkung der englischen Luftüberwachung in der Biskaya, besonders auch durch schnellere Maschi-

nen, bemerkbar. Auch in mondhellen Nächten musste jetzt mit Flugzeugangriffen gerechnet werden, und es häuften sich zugleich die überraschenden Angriffe bei Tage, die sich nur schwer damit erklären liessen, dass der Ausguck auf dem U-Boot nicht voll aufmerksam geblieben sei und das Flugzeug eher hätte sehen müssen. Es drängte sich daher der Verdacht auf, dass die englischen Maschinen, die am Tage etwa aus der Sonne oder aus den Wolken angriffen, ihre Angriffspositionen bereits ausserhalb des Sichtbereichs des U-Bootes eingenommen, die Position des U-Bootes also schon vorher geortet hatten. Unsere Vermutung bestätigte sich, als im Juni 1942 erstmals U-Boote in der Biskaya in dunkler Nacht von Flugzeugen mit Bomben angegriffen wurden. Plötzlich blitzte in 1'000 bis 2'000 m Entfernung ein Scheinwerfer auf, der das U-Boot sofort erfasste. Unmittelbar darauf fielen die Bomben. Drei ausmarschierende Boote wurden auf diese Weise im Juni in der Biskaya schwer beschädigt und mussten tauchunklar in die Biskaya-Häfen zurückkehren.

Die U-Bootführung hielt mit den technischen Fachstellen des Oberkommandos der Kriegsmarine für Ortungsfragen ständig Fühlung. Als im Frühjahr 1942 die überraschenden Angriffe in der Biskaya auffällig zunahmen, fragte sie daher an, ob eine Ortung des U-Bootes vom Flugzeug aus möglich ist, bevor es in Sichtweite bis zum gezielten Anflug kam. Die technischen Stellen antworteten zweifelnd oder ablehnend. Ein so kleines Objekt wie ein U-Boot gegen die Wasseroberfläche zu orten, sei schwierig, und besonders bei Seegang könne dies nur auf geringe Entfernung geschehen. Diese Ansicht deckte sich ohne Zweifel mit den Erfahrungen, die die Kriegsmarine mit den üblichen Funkmessgeräten gemacht hatte, die mit langen Wellen arbeiteten. Für die Benutzung kurzer Wellen, wie sie ohne unser Wissen im englischen Radar erfolgt war, fehlte es bei uns an der entsprechenden wissenschaftlichen Grundlagen-Forschung, so dass uns die bei kurzen Wellen vorhandene Möglichkeit sehr viel weitreichender und genauerer Ortung unbekannt war.

Nachdem aber die Angriffe der englischen Flugzeuge bei dunkler Nacht hierüber volle Klarheit gebracht hatten, wurden im Juni 1942 in einer gemeinsamen Besprechung mit den technischen Stellen des Oberkommandos in meiner Befehlsstelle in Paris folgende Massnahmen beschlossen:

Die U-Boote erhalten sofort ein Funkmess-Beobachtungsgerät (Fu. M. B.), mit dem sie feststellen können, ob sie geortet werden.

Die U-Boote sind baldmöglichst mit eigenen Funkmessgeräten auszurüsten, deren Reichweite jedoch die bisherigen Beschränkungen hat.

Es soll weiterhin untersucht werden, ob es möglich ist, die Boote gegen Überwasserortung derartig zu tarnen, dass der ortende Gegner wohl seine Funkimpulse aussenden kann, sie aber nicht zurückerhält, weil die aus-

gesendeten Impulse am U-Boot absorbiert oder verschluckt werden, so dass keine Reflektion und Messung erfolgten. –

Als die drei U-Boote in der Biskaya durch die nächtlichen Bombenangriffe tauchunklar geworden waren, hatte ich vom Fliegerführer Atlantik Luftsicherung angefordert, um die beschädigten U-Boote heimzuleiten und sie gegen weitere Bombenangriffe zu schützen. Luftgeleit konnte jedoch entweder gar nicht oder nur durch eine FW 200 gestellt werden, da der Fliegerführer Atlantik die für solche Fälle erbetenen Kräfte vom OKL bisher nicht erhalten hatte. In meinem Kriegstagebuch[10] steht darüber:

«Der Angriff auf U 105 hat erneut die grosse Gefährdung gezeigt, der die U-Boote bei ihrem Marsch durch die Biskaya ausgesetzt sind. Da keinerlei Abwehr gegen Sunderlands und schwere Kampfflugzeuge besteht, ist die Biskaya der Tummelplatz der englischen Luftwaffe geworden, auf dem sie nach Meldungen des Fliegerführers Atlantik sogar ihre ältesten Sunderland-Modelle einsetzen kann.

Mit der Weiterentwicklung des englischen Flugzeug-Dete-Gerätes wird die Gefährdung der U-Boote immer stärker werden; Beschädigungen in grösserem Ausmasse, Totalverluste von Booten werden die Folge sein. Traurig und für die U-Bootbesatzungen von deprimierender Wirkung ist es, dass keinerlei Kräfte vorhanden sind, um ein durch Flugzeugbomben tauchunklar und damit wehrlos gewordenes U-Boot vor weiteren Luftangriffen zu schützen. Die Anwesenheit von einigen wenigen weitreichenden Zerstörer- bzw. modernen Kampfflugzeugen würde genügen, um die laufend bis dicht an die französische Biskaya-Küste ohne Jagdschutz fliegenden Seeüberwachungsflugzeuge zu vertreiben. Zum mindesten kann mit diesen Flugzeugen bei einem havarierten U-Boot Geleit geflogen werden, bis das U-Boot in den Sicherungsbereich der Minensuch- und Vorpostenboote gekommen ist.»

Im Einvernehmen mit dem Fliegerführer Atlantik, der die Unterstützung des BdU für die Durchsetzung seiner Wünsche auf vermehrte Zuteilung von Flugzeugen erbat, und mit Genehmigung der Seekriegsleitung flog ich in das Hauptquartier der deutschen Luftwaffe zum Luftwaffenführungsstab und nach Rominten zum Reichsmarschall Göring. Ich erreichte, dass vierundzwanzig Ju 88 C 6 dem Fliegerführer Atlantik als Zerstörerflugzeuge unterstellt wurden.

Die U-Boote erhielten am 24.6. wegen «stärkster Luftgefahr in der Biskaya» Befehl, bei Tag und Nacht getaucht zu fahren und nur zum Laden der Batterie aufzutauchen.[11]

10 K. T. B. des BdU vom 11. 6. 42.
11 K. T. B. des BdU vom 24. 6. 42.

Als weitere Massnahme bekam jedes U-Boot zusätzlich vier 8 mm MG C/34, mit der die Flak-Armierung provisorisch verstärkt werden sollte, bis die Konstruktionsarbeiten für die Unterbringung schwerer Flak-Waffen beendigt waren.

Alle diese Anordnungen waren *Abwehrmassnahmen.* Sie konnten vielleicht die U-Boote über Wasser besser vor Angriffen schützen, die auf Ortung, besonders aus der Luft, beruhten; sie änderten aber nichts an der Tatsache, dass es den Engländern gelungen war, ein weitreichendes und genau arbeitendes Ortungsgerät zu schaffen. Damit war vor allem das Flugzeug plötzlich ein sehr gefährlicher Gegner geworden. Gefährlich nicht nur für jedes überraschend angegriffene einzelne U-Boot, sondern auch für unsere gesamte Kriegführung mit möglichst beweglichen, über Wasser fahrenden U-Booten, die ihren Gipfel in der Gruppen- oder Rudeltaktik hatten. Diese Art, Krieg zu führen, würde in stark luftüberwachten Gebieten nicht mehr möglich sein. Gelang es den beiden Seemächten, alle Seegebiete, z.B. den ganzen Atlantik, mit Flugzeugen dauernd zu überwachen, so mussten die Beweglichkeit der U-Boote und ihre gemeinsamen Angriffe über Wasser zum Erliegen kommen.

Die alte Forderung nach einem U-Boot mit hoher *Unterwasser-Geschwindigkeit* trat daher wieder stark in den Vordergrund. Ein solches U-Boot war das «Walter-U-Boot», das schon vor dem Kriege vom genialen Ingenieur Walter geplant und vom Oberkommando der Marine übernommen war, dessen Erprobung und Fertigstellung jedoch seit Kriegsbeginn aus Mangel an Mitteln und angesichts der Notwendigkeit, so schnell wie möglich zahlreiche Einheiten der bekannten und erprobten U-Boottypen für die Kriegführung zu schaffen, wiederholt zurückgestellt worden war, umso mehr, als das Oberkommando der Kriegsmarine die Frontbrauchbarkeit des Walter-U-Boots bezweifelte.

Ich hatte mich auf Walters Bitten beim Oberkommando der Kriegsmarine mehrfach für die Förderung des Projektes eingesetzt, zuletzt in einem Antrag am 18. 1. 1942. Die Feststellung über die Entwicklung der gegnerischen Überwasserortung veranlassten mich, nun, am 24. Juni 1942, an den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine zu schreiben:[12]

«Die Entscheidung dieses Krieges gegen die angelsächsische Seemacht wird, wie auch immer der Feldzug gegen Russland weiter oder zu Ende geht, auf dem Wasser fallen. Der Kriegsmarine ist damit das grösste Ziel gesetzt; sie trägt aber hierdurch auch das grösste Mass an Verantwortung.

Wie das Kräfteverhältnis unserer Seemacht gegenüber der der Angel-

12 BdU Gkdos 269 Chefsache.

sachsen nun einmal ist, kann dieser Kampf zur See nicht mit den gleichen Überwassermitteln geführt werden, wie der Gegner sie hat, sondern wir können ihn offensiv nur mit den U-Booten führen.

Es gilt daher, immer wieder zu prüfen, ob das U-Boot in seiner Kampfkraft dieser hohen Forderung noch gewachsen ist, oder ob die gegnerische Abwehr bereits jetzt die Schlagkraft des U-Bootes beeinträchtigen kann bzw. welche Möglichkeiten für die gegnerische Abwehr in der Zukunft entstehen können.

Eine solche Überprüfung erscheint mir besonders jetzt am Platze zu sein, in einer Zeit grosser U-Booterfolge in Gebieten schwacher Abwehr, die leicht dazu führen kann, zugunsten der U-Boote die richtige Einschätzung des Verhältnisses zwischen der Kampfkraft des U-Bootes und der feindlichen Abwehr zu verlieren. Es seien daher im Folgenden die Kampfkraft des U-Bootes im Einzelnen untersucht und seine Schwächen, sowie die daraus drohenden taktischen Nachteile und die erforderlichen Abhilfen genannt.

Das deutsche U-Boot ist in seiner Gesamtplanung, schiffbaulich und maschinenbaulich, die beste Leistung, die in der Entwicklungslinie dieses U-Boot-Grundtyps erreicht werden konnte, der auf zwei Antriebsarten, für Überwasser- und Unterwasserfahrt angewiesen ist; jedenfalls haben wir im Vergleich mit allen ausländischen U-Booten, zu deren genauer Kenntnis wir während des Krieges gekommen sind, gesehen, dass unsere U-Boote weit besser sind. Der Bauplan für weitere U-Boote ist festgelegt. Es ist daran, schon aus Fertigungsgründen, nichts mehr zu ändern. Ich glaube auch, dass wesentliche Verbesserungen schiff baulicher und maschinenbaulicher Art an diesem Grundtyp nicht mehr erreichbar sind.

Schon bei Prüfung der Forderung nach grösserer Tauchtiefe, die dem U-Boot höhere Sicherheit gegen Verfolgung geben soll, hat sich gezeigt, dass die Gewichtsvermehrungen, die bei der notwendigen Druckkörper- und Armaturenverstärkungen eintreten würden, bei diesen Boottypen nicht mehr möglich sind.

Der Krieg hat gezeigt, dass das deutsche U-Boot ein hohe Mass von Standfestigkeit besitzt. Er hat auch gezeigt, dass die Geschwindigkeit der U-Boote im Allgemeinen ausreicht, sie nicht nur taktisch *stationär* zu verwenden, sondern auch in der Bewegung, in konzentrierten Angriffen auf Geleitzüge in der sogenannten Rudeltaktik.

Hiermit ist aber auch bereits der Gefahrenpunkt berührt. Gelingt es dem Gegner, Dampfer mit höheren Geschwindigkeiten in grosser Zahl zu bauen, so wird auch die Marschgeschwindigkeit der Geleitzüge grösser werden und das U-Boot nicht mehr in der Lage sein, sich zum Angriff vorzusetzen.

Dasselbe wird für den Gegner erreicht, wenn er durch Mittel der Überwasserortung das U-Boot bereits erfasst, wenn es sich noch ausser Sichtweite befindet und es durch Zerstörer abdrängt und unter Wasser drückt, bevor es an den Geleitzug herankommen und sich zum Angriff vorsetzen kann. Dies würde praktisch das Ende des Bewegungskampfes des U-Bootes bedeuten, das dann nur noch stationär eingesetzt werden könnte – und letzteres mit Erfolg nur in Seeräumen, die stärkster Abwehr unterliegen.

Dieser Gefahr würde radikal begegnet werden können, wenn das U-Boot eine so grosse Unterwassergeschwindigkeit besässe, dass es sich nicht mehr über Wasser vorzusetzen brauchte, sondern jeden gesichteten Gegner unter Wasser anlaufen und in Angriffsposition gelangen könnte.

Das Waltersche U-Boot ist daher das Mittel, das die Gefahr beseitigen kann, die der beweglichen Kampfführung des U-Bootes droht.

Auch auf allen anderen Gebieten würde das Waltersche U-Boot mit einem Schlag der gegnerischen Abwehr, die auf dem heutigen U-Boottyp abgestimmt ist, den Rang ablaufen. Der Gegner würde sich einem völlig neuen und in seinen Leistungen überraschenden U-Boottyp gegenübergestellt sehen, gegen den eine Abwehr zunächst unmöglich sein würde und der damit entscheidende Erfolgsaussichten hat.

Schnellste Entwicklung und Erprobung und anschliessend schnellster Bau des Walterschen U-Bootes in grossem Stil sind daher von kriegsentscheidender Wichtigkeit.»

Mit diesen Vorschlägen glaubte ich, soweit es mir möglich war, für die Zukunft vorgesorgt zu haben. –

Zurück zur Gegenwart des Juli 1942. Wie war die Lage auf dem Atlantik-Kriegsschauplatz zu dieser Zeit, wie die Absichten der U-Bootführung für die lageentsprechend zweckmässigste Führung des U-Bootkrieges?

Mit der Einführung des Geleitzugsystems an der Ostküste der Vereinigten Staaten im April und später auch in der Karibischen See waren die Verhältnisse für den U-Bootkrieg im amerikanischen Raum ungünstiger geworden, so dass es sich nicht mehr lohnte, dort den Schwerpunkt des U-Bootansatzes aufrecht zu erhalten. Das amerikanische Verkehrsgebiet war jedoch auch weiterhin auszunützen, sofern schwache Stellen der gegnerischen Abwehr festgestellt wurden. Ebenso waren auch in andere ferner liegende Seegebiete U-Bootangriffe vorzutragen, soweit sie ökonomisch und damit lohnend erschienen und, als Nebengewinn für uns, den Gegner zwangen, überall Kräfte für unsere Bekämpfung bereit zu halten und sich damit aufzusplittern.

Der Schwerpunkt des ökonomischen U-Booteinsatzes aber musste wieder in das näher liegende atlantische Seegebiet in die Angriffe auf die England-Geleitzüge verlegt werden, die es möglichst in den Seeräumen anzupacken galt, in denen wegen zu grosser Entfernung von Land die Luftsicherung von Land aus nicht möglich war. Hier war die Bewegungsmöglichkeit der U-Boote am grössten, in solchen Gebieten die Rudeltaktik in allen ihren Phasen des Überwasser-Operierens und -Angreifens am wenigsten behindert und daher noch erfolgversprechend.

Nach diesen Gesichtspunkten wurden die U-Bootoperationen geplant. Durch vermehrten Einsatz von Arbeitern auf den Werften im Heimatgebiet war es dem Oberkommando der Kriegsmarine gelungen, den Stau an neuen U-Booten abzuarbeiten, der sich durch den Eiswinter 1941-42 angesammelt hatte, so dass von Juli bis September 1942 die aussergewöhnlich hohe Zahl von 30 U-Booten monatlich zur Front treten konnte.

Dieser Zuwachs erlaubte es der U-Bootführung, mit zwei U-Bootgruppen den Geleitzugkampf gegen die Amerika-England-Geleitzüge aufzunehmen und gleichzeitig andere U-Boote *je* nach Lage und in überraschendem Wechsel in lohnende entferntere Operationsgebiete zu entsenden.

Hierfür kamen immer noch die Karibische See, vor allem aber die Gewässer östlich und südlich von Trinidad in Frage, durch die der von Osten und Süden nach der Karibischen See laufende Verkehr gehen musste. Hier hatten die Amerikaner im Juli 1942 noch kein Geleitzugsystem einrichten können. Das Gebiet bot daher noch grosse Erfolgsaussichten.

Weiter wollte die U-Bootführung wieder den Seeraum bei Freetown mit U-Booten besetzen. Sie nahm an, dass der Nord-Südverkehr von und nach England – wie sich schon beim Einsatz von 2 U-Booten im April 1942 ergeben hatte[13] – nur jetzt in noch stärkerem Masse dort wieder die Westküste Afrikas passierte, um den sparsamsten und kürzesten Weg nach Norden oder Süden zu nehmen. Auch ein Versuch, im Golf von Guinea zu Erfolgen zu kommen, schien aussichtsreich. Am meisten versprach sich aber die U-Bootführung von einem überraschenden Auftreten bei Kapstadt. Der Anmarsch dorthin betrug fast 6'000 sm. Eine Operation in diesem Seegebiet war daher auch für die IX c-Boote nur mit Hilfe eines U-Tankers möglich, der sie unterwegs einmal mit Brennstoff versorgen konnte. Sie erschien mir aber trotzdem sehr lohnend, weil ich annahm, dass die U-Boote bei der «Jungfräulichkeit» des Operationsgebietes dort sehr rasch zu grossen Erfolgen kommen würden.

Ich glaubte, dass unter Umständen der Marsch der Kapstadt-Boote

13 Siehe Seite 208.

auch nach den ostafrikanischen Häfen im Indischen Ozean ausgedehnt werden könnte. Dies würde sich sicherlich ermöglichen lassen, wenn im Oktober die IX D 2-Boote (1'365 t, Aktionsradius 31'500 sm) einsatzbereit werden würden. Es waren dies die zu Torpedoträgern umkonstruierten «Artilleriekreuzer» der Vorkriegsjahre.[14]

Zunächst aber musste für den Kapstadt-Einsatz eine Gruppe möglichst erfahrener Kommandanten von IX c-Booten gemeinsam mit einem U-Boottanker vorgesehen werden. Sie mussten etwa gleichzeitig in der zweiten Augusthälfte auslaufen können.

Weiter kam die brasilianische Küste in Frage. Unser politisches Verhältnis zu diesem Lande und die Befehle, die von der Seekriegsleitung für das Verhalten gegenüber brasilianischen Schiffen gegeben wurden, hatten sich zunehmend verschärft.

Am 27. Januar 1942 hatte Brasilien als politische Folge des Kriegszustandes zwischen uns und den Vereinigten Staaten die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abgebrochen. Kein brasilianisches Schilf war bis zu diesem Zeitpunkt von deutschen U-Booten versenkt worden. Auch nach der Freigabe der nordamerikanischen Sicherheitszone für den U-Bootkrieg am 9. Dezember 1941 war die Panamerikanische Zone im *Südatlantik* südlich des 20° Nordbreite weiterhin von U-Booten gemieden worden. Nach dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen seitens Brasiliens wurden die brasilianischen Schiffe trotzdem weiter wie die aller neutralen Staaten behandelt, falls sie entsprechend den internationalen Bestimmungen als solche kenntlich waren und sich neutral verhielten.

Unter Wahrung dieser Bestimmungen wurden in der Zeit vom Februar bis April 1942 jedoch 7 brasilianische Dampfer von U-Booten torpediert und nach der Prisenordnung zu Recht versenkt, da sie von den U-Bootkommandanten nicht als neutral erkannt werden konnten, weil sie abgeblendet mit Zick-Zack-Kursen fuhren bzw. bewaffnet und grau bemalt waren, sowie weder Flagge noch Neutralitätsabzeichen führten.

In der Folgezeit wurden nach und nach alle brasilianischen Handelsschiffe bewaffnet. Daher gab die Seekriegsleitung am 16. Mai 1942 den warnungslosen Angriff gegen alle erkennbar bewaffneten Handelsschiffe südamerikanischer Staaten, mit Ausnahme von Argentinien und Chile, frei.

Ende Mai 1942 gab darauf das brasilianische Luftfahrtministerium bekannt, dass brasilianische Flugzeuge Achsen-U-Boote angegriffen hätten und weiterhin angreifen würden.

Wir befanden uns also ohne brasilianische Kriegserklärung praktisch

14 BdU Gkdos vom 8. 9. 39. Siehe Abschrift Anlage 6.

bereits im Kriegszustände mit Brasilien. Nun wurde den U-Booten am 4. Juli 1942 der Angriff auf alle brasilianischen Handelsschiffe von unserer Staatsführung freigegeben.

Ich hatte in der ersten Juliwoche 1942 im Zuge der weiträumigen Planung des kommenden U-Booteinsatzes bei der Seekriegsleitung angefragt, ob Bedenken gegen U-Bootoperationen vor der La-Plata-Mündung bestünden, wo sich der Verkehr englischer Kühlschiffe konzentrierte, die für die Fleischversorgung Englands von grosser Bedeutung waren. Mit Rücksicht auf die Stimmung in Argentinien wurde der U-Booteinsatz vor der argentinischen Küste vom Auswärtigen Amt jedoch nicht freigegeben, während es auch weiterhin keine Einwendungen gegen die seit Mai erlaubten Operationen an der brasilianischen Küste geltend machte. Daher beabsichtigte ich, im Zusammenhang mit der geplanten Aufstellung von U-Booten gegen den Nord-Südverkehr im Freetown-Gebiet auch ein U-Boot an die brasilianische Küste zu entsenden.

Alles in allem bot sich für die Führung des U-Bootkrieges im gesamten Atlantik eine Reihe von operativen Möglichkeiten an, die ich je nach Lage neben dem Geleitzugkampf im Nordatlantik ausnutzen wollte und von denen ich mir Erfolge versprach.

Wichtig war, dass wir hierbei die Initiative behielten und dass die einzelnen Schläge für die Gegner möglichst unerwartet kamen, dass wir also seine Schwächen ausnutzen konnten, bevor er sie durch Änderung der Routen oder verstärkte Bewachung zu beseitigen vermochte.

Natürlich machte sich Mitte Mai 1942 nach der allmählichen Wende, die durch Einführung des Geleitzugsystems und durch starke Luftüberwachung auch im Westatlantik eingetreten war, die englische Admiralität ihre Gedanken, wohin die deutsche U-Bootführung in den kommenden Monaten den Schwerpunkt ihrer Angriffe verlegen würde. Wir wissen heute[15] aus einer Lagebetrachtung über «den gegenwärtigen kritischen Zustand der Schlacht im Atlantik» vom Juli 1942, dass der Erste Seelord, Admiral Pound, einen starken Angriff deutscher U-Boote an dem Verkehrsknotenpunkt ostwärts von Trinidad erwartete. Er schrieb dazu:

«Ich glaube fest, dass ein neuer Wendepunkt im U-Bootkrieg bevorsteht.»

Er nahm an, dass die deutsche U-Bootführung wegen der Verstärkung der Abwehr in den amerikanischen Gewässern und der deswegen nun dort mangelnden Ökonomie ihre U-Boote wieder gegen die Geleitzüge im Ostatlantik ansetzen würde.

15 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 199.

«Denn Dönitz könnte, verglichen mit den Mitteln, die für Angriffe auf Geleitzüge in den so weit entfernten amerikanischen Gewässern zur Verfügung stünden, gegen jeden Geleitzug im Ostatlantik die vier- oder fünffache Stärke entfalten.»

Am 27. Juli hatte ich in der deutschen Presse auf den harten Kampf hingewiesen, den die U-Boote zu führen hätten, und hatte gesagt, dass für den U-Bootkrieg sicherlich noch schwierigere Zeiten kommen würden. Ich hielt diese Warnung für notwendig, um die überschwenglichen Hoffnungen, die dem deutschen Volk wegen der grossen U-Booterfolge in den letzten Monaten in Reden, Presse und Rundfunk gemacht worden waren, auf das richtige Mass zurückzuführen.

Meine Erklärung in der deutschen Presse wurde, wie wir heute wissen, von der englischen Admiralität «sorgfältig untersucht» als «ein Tip direkt aus dem Maul des Pferdes». Mein Hinweis auf zu erwartende grössere U-Bootverluste wurde als Beweis meiner Absicht ausgelegt, wieder die englischen Geleitzüge im Atlantik anzugreifen.

Bei seinen Planungen und Überlegungen hatte der englische Erste Seelord starke Zweifel, ob ihm die amerikanischen Verbündeten mit ihren Geleitfahrzeugen helfen würden, die im Ostatlantik erwarteten Angriffe abzuwehren, oder ob sie hierfür zum mindesten die den Vereinigten Staaten im April überlassenen englischen Geleitgruppen freistellen würden.

Pound hielt eine einheitliche Strategie der beiden angelsächsischen Seemächte für notwendig, um einen neuen deutschen Angriff abzuwehren, der in grösserem Stile als im Jahre 1941 erfolgen würde.

So traten beide Seiten, die deutsche U-Bootwaffe und die anglo-amerikanische Abwehr, nach bestem Können vorbereitet und gerüstet, in die zweite Phase der Atlantikschlacht des Jahres 1942 ein. Die Entscheidung war noch nicht gefallen.

Sehr bald kam es zu Geleitzugoperationen. Im Nordatlantik machten wir die Erfahrung, dass die von und nach Nordamerika gehenden England-Geleitzüge weiterhin – wie schon im April – auf dem Grosskreis, dem kürzesten Wege, fuhren. Daran änderte sich auch dann nichts, als unsere U-Bootangriffe in den Seegebieten des Grosskreises erfolgt waren. Jedenfalls «streuten» die Engländer ihre Geleitzüge nicht mehr über den ganzen weiten Raum des Atlantik, was im Jahre 1941 so erschwert hatte, den Verkehr zu finden.

Wir wissen heute, dass der Grund hierfür keine «englische Sturheit» war, wie wir damals zum Teil anzunehmen geneigt waren, sondern dass Mangel an Geleitfahrzeugen und Ölknappheit die englische Admiralität dazu zwangen, die Konvois auf dem kürzesten Wege über den Atlantik

zu schicken. Das galt auch für die nach dem Süden gehenden oder von dort kommenden SL (Sierra Leone)-Geleitzüge, in denen die ums Kap der Guten Hoffnung verkehrenden Handelsschiffe aus der östlichen Welt fuhren. Daher liess die U-Bootführung die U-Boote, die im Freetown-Bereich kämpfen sollten, bereits westlich Spaniens in einem gemeinsamen Aufklärungsstreifen auf dem vermuteten Reiseweg der englischen Nord-Südgeleitzüge nach Süden marschieren. Es gelang auch jedesmal, hier den Verkehr zu erfassen und infolgedessen bereits auf dem Anmarsch zum Operationsgebiet zu Erfolgen zu kommen.

Das «Problem des Findens» stand also im Jahre 1942 nicht mehr in dem Masse im Vordergrund wie 1941. Neben dem beharrlichen Festhalten der englischen Geleitzüge am kürzesten Weg erleichterten jetzt auch die grösseren U-Bootzahlen, das «Mehr an Augen», das Finden. Die Vorposten- und Aufklärungsstreifen, die die U-Bootführung aufstellte, hatten grössere Längen und überdeckten dementsprechend weitere Seeräume.

Es kam zu diesen günstigeren Voraussetzungen noch hinzu, dass es unserem «B-Dienst», der im Oberkommando der Kriegsmarine den Funkverkehr des Gegners beobachtete und zu entschlüsseln suchte, gelungen war, durch Auswertung einer beträchtlichen Zahl englischer Funksprüche in erheblichem Masse in die englischen Geheimcodes einzudringen. Der «B-Dienst» konnte daher der U-Bootführung wiederholt rechtzeitig sichere Nachrichten über Geleitzugstandorte geben.

Während diese Umstände das Auffinden feindlicher Konvois erleichterten, ergab sich andererseits, dass der Kampf am Geleitzug schwerer geworden war. Dabei zeigte sich täglich, dass die Beweglichkeit der U-Boote, die für das Herankommen an einen Geleitzug und die Rudeltaktik erforderlich war, durch die Luftbewachung an den Geleitzügen am meisten eingeschränkt wurde. Die Flugzeuge zwangen die U-Boote häufiger zum Tauchen und machten sie dadurch jedesmal stationär, so dass sie nicht in die Nähe des Geleitzuges kamen und die für den Angriff notwendige Vorposition nicht erreichen konnten. Deshalb waren wir bestrebt, die Geleitzüge nach Möglichkeit in der Mitte des Atlantik zu bekämpfen, weil dieser Seeraum von Landflugplätzen des Gegners aus nicht erreichbar war. Dort konnten wir mit gar keiner oder nur geringer Luftsicherung rechnen, die in diesem Falle von den Geleitflugzeugträgern gestartet wurde, die zur festen Begleitung des Konvois gehörten. Der freie Seeraum im Nord-Atlantik, in dem es keine Luftüberwachung gab, begann im Jahre 1941 bereits 400-500 sm vor der Küste. Jetzt, im Jahre 1942, mussten wir feststellen, dass sowohl im Nordatlantik auf den Geleitzugwegen zwischen den Vereinigten Staaten und Grossbritannien, als auch

auf den See-Routen nach Süden viermotorige Landflugzeuge bis 800 sm entfernt von ihren Luftbasen, die in Nordamerika, auf Grönland, Island, Nordirland und bei Freetown lagen, als Sicherung an den Geleitzügen aufklärten. Der für den Kampf am Geleitzug günstige, von Luftüberwachung freie Raum war also, verglichen mit 1941, sehr viel kleiner geworden.

Die U-Bootführung strebte daher an, durch entsprechende U-Bootaufstellung den Geleitzug soweit möglich bereits auf der «Abfahrtseite» zu erfassen, das heisst also, bei dem von Amerika kommenden Konvoi südöstlich Cape Race (Neufundland), bei den nach Westen gehenden Geleitzügen etwa auf dem 25. Längengrad. Sie mussten also schon in dem Gebiet angepackt werden, das von Land aus noch luftüberwacht war, damit uns dann die volle Länge des Seegebietes ohne Luftsicherung zum Kämpfen zur Verfügung stand und wir sie voll ausnutzen konnten.

Eine Geleitzug-Operation erstreckte sich auf diese Weise im Allgemeinen über mehrere Tage, zumal schon das blosse Heranschliessen weiter entfernt stehender U-Boote des Rudels Zeit beanspruchte. Es kam vor, dass U-Boote ein bis zwei Tage hohe Fahrt laufen mussten, um den Geleitzug zu erreichen und sich dann an den nächtlichen Angriffen beteiligen zu können.

Die zweite wesentliche Erschwerung des Kampfes lag in der schon erwähnten Überwasser-Ortung. Auch die Sicherungsfahrzeuge waren zum grossen Teil bereits mit dem neuen Kurzwellengerät, dem Radar, ausgerüstet, wodurch den U-Booten das Herankommen an den Geleitzug und das Hineinstossen zum Angriff wesentlich erschwert wurden. Es häuften sich gleichzeitig die Fälle, in denen U-Boote bei Nacht oder am Tage bei unsichtigem Wetter überraschend von Zerstörern und anderen Bewachungsfahrzeugen angelaufen oder aus naher Entfernung mit Artillerie beschossen wurden. Das war dadurch erklärlich, dass man die U-Boote vorher geortet hatte.

Der Kampf am Geleitzug war also gefährlicher geworden. Unsichtiges Wetter und Nebel wirkten sich jetzt wegen der neuen Ortungsmöglichkeiten für die U-Boote noch ungünstiger aus als 1941. Bei solchem Wetter lagen jetzt die Initiative und das Moment der Überraschung mehr beim Gegner als bei uns.

Diesen neuen Vorteilen des Gegners standen zunächst nur die unverminderte Kampfeshärte der U-Boot-Besatzungen und das mit der Verbesserung der feindlichen Abwehrmassnahmen gleichzeitig gewachsene Können und das geschicktere Verhalten der Kommandanten gegenüber. Dabei waren sehr oft auf 75 Prozent der U-Boote, die einen Geleitzug bekämpften, junge Kommandanten, die sich mit ihren Besatzungen auf

ihrer ersten Feindfahrt befanden. Auch sie bewährten sich im Allgemeinen schon jetzt, ein sehr befriedigendes Ergebnis unserer gründlichen Erziehungs- und Ausbildungsarbeit in der Heimat durch die Dienststellen des «Zweiten Admirals der U-Boote» unter Friedeburgs Leitung.

Je nach günstiger oder ungünstiger Wetterlage, nach geschicktem oder weniger geschicktem Verhalten der englischen Geleitzug-Führung, nach der Zahl der Geleitzug-Sicherungsfahrzeuge und ihrer Ausrüstung mit dem neuen Ortungsmittel und vor allem nach der Stärke der Luftabwehr waren die Ergebnisse der einzelnen Geleitzugschlachten sehr verschieden.

Oft konnte der Gegner zufrieden sein, wenn für die U-Boote ungünstige Umstände unsere Operation fehlschlagen liessen und ihm grössere Schiffsverluste ersparten, oder wenn es ihm gelang, angreifende U-Boote zu vernichten. Aber ebenso oft hatte er bei den meist tagelangen Geleitzug-Schlachten schwere Verluste hinzunehmen, ohne dass er die Versenkung von U-Booten dagegen buchen konnte.

In den hier zunächst zu schildernden Monaten von Juli bis September 1942 war die Schlacht im Nord-Atlantik ohne eine längere Unterbrechung in vollem Gange. Die englisch-amerikanischen Seemächte und die deutsche U-Bootwaffe standen sich in einem unaufhörlichen Kampf gegenüber. In pausenloser Folge wurden bei der U-Bootführung Geleitzug-Operationen geplant und die U-Boote dafür aufgestellt und zu den Kämpfen angesetzt.

Die Boote selbst gingen häufig von einem Unternehmen sofort in das nächste. Die physischen Kräfte der Besatzungen wurden bis zum letzten beansprucht. Zwischen den Operationen wurden einzelne U-Boote, die brennstoffschwach geworden waren, aber noch Torpedos für weiteren Kampfeinsatz besassen, zur Ölergänzung aus einer «Milchkuh» in vom Geleitzugsgebiet abgesetzte Seeräume beordert. Aber auch diese Massnahme liess sich nicht mehrmals wiederholen. Nach zwei bis drei, meistens über mehrere Tage sich erstreckenden Geleitzugoperationen war es schon wegen der starken Beanspruchung der U-Bootbesatzungen erforderlich, die Boote den Heimmarsch zu Hafenruhe und Erholung antreten zu lassen.

Aus der Fülle dieser Operationen in den Monaten Juli bis September 1942 kann hier nur einiges wenige gebracht werden, um sie anschaulich zu machen:

Am 12. Juli wurden in einer Nacht aus einem südgehenden englischen Geleitzug nord-westlich der Kanarischen Inseln 5 Schiffe mit 32‘186 BRT versenkt. Ein U-Boot, U 136 (Kapitänleutnant Zimmermann), ging bei dieser Operation verloren. Bereits am 17. Juli erfasste U 202 (Kapitän-

leutnant Lindner) auf dem Rückmarsch von der amerikanischen Küste etwas nördlicher zufällig einen zweiten nach Süden steuernden Geleitzug. Diesmal waren die Verhältnisse ungünstiger. Obwohl die nächste Landbasis 800 sm entfernt war, befanden sich viermotorige Landmaschinen am Konvoi. U 564 (Kapitänleutnant Suhren) berichtete über seinen Angriff:

0014 h: Alarmtauchen vor viermotoriger Landmaschine. Diese ist anscheinend mit Ortungsgerät ausgerüstet, denn sie fliegt alle am Geleitzug stehenden Boote der Reihe nach an, scheint aber wegen der zu grossen Entfernung von Land keine Bomben zu haben ...

0030 h: Stoppe vor dem Geleitzug. Drehe dann langsam mit, bis sich die dicht aufgeschlossene Steuerbord-Kiellinie des Geleitzuges in günstiger, sich überlappender Schussposition befindet. Ziel sind 3 mittlere Frachter von etwa 5'000 BRT und ein Passagierfrachter von etwa 8'000 BRT mit zwei Schornsteinen und hohen Aufbauten, der zweite kann Attrappe sein, um stärkeren Hilfskreuzer vorzutäuschen ...

0230 h: Bei Lage 50° und 1'000 Meter Entfernung Rohr I bis IV los. Alle Torpedos laufen. Ich drehe dann hart nach Backbord ab, nachdem ich sofort mit Fahrt angegangen bin, um noch mit dem Heckrohr zum Schuss zu kommen. Da, zwei Stichflammen und eine hohe dunkle Sprengwolke, darauf ein dritter, ohrenbetäubender Knall, eine riesige Stichflamme, ein ganzer Dampfer fliegt in die Luft. Es ist der mit zwei Schornsteinen, er hatte Munition geladen. Gleich darauf eine vierte Stichflamme und Sprengwolken, Treffer Mitte auf den vierten Dampfer. Wrackteile flogen um uns herum ins Wasser. Ich befehle der Brückenbesatzung, die Brücke zu verlassen, um sie vor herabfallenden Wrackteilen in Sicherheit zu bringen ...[16]

Für die U-Bootführung war diese erstmalige Feststellung von Luftsicherung durch Landmaschinen auf so grosse Entfernung eine unangenehme Überraschung. Wir zogen aber noch keine grundsätzlichen Folgerungen, z.B. für eine weiter von Land abgesetzte Aufstellung der U-Bootgruppen im Nordatlantik, aus dieser ersten Erkenntnis. Dass dies richtig war, zeigt Roskills Bemerkung zu der erstmalig so weit reichenden Luftsicherung an diesem Geleitzug.[17] «Tatsächlich war dies eine Ausnahmeleistung des Küsten-Kommandos, das es fertig gebracht hatte, ein Geschwader von amerikanischen Liberator-Maschinen zusammenzukratzen. Luftsicherung

16 K. T. B. U 564.
17 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 108.

auf so grosse Entfernung konnte allgemein erst nach weiteren 9 Monaten eingesetzt werden.» –

Am 22. Juli wurde im Nordatlantik ein Westkurs steuernder Geleitzug von einem U-Boot gesichtet, das in einem engen Vorpostenstreifen von 9 U-Booten stand. Sehr bald waren auch die anderen Boote der Gruppe am Geleitzug. Die Erfolgsaussichten schienen günstig, die Wetterlage war gut. Ein plötzlich einsetzender cyklonartiger Sturm mit sehr hoher See machte jedoch die Waffenverwendung der U-Boote unmöglich.

U 552 (Kapitänleutnant Topp) konnte noch zwei Schiffe versenken; weitere Angriffe blieben aber aus. Die Lage am Geleitzug, der südlich Grönlands stand und etwa 1'500 sm von meiner Befehlsstelle in Paris entfernt war, schien mir für meinen Entschluss, ob es Aussicht habe, die Operation fortzusetzen oder ob ich sie abbrechen sollte, nicht genügend geklärt zu sein. Ich führte daher mit Kapitänleutnant Topp, dem erfahrensten unter den dort kämpfenden Kommandanten, von meiner Befehlsstelle aus ein Funkschlüsselgespräch. Es mag hier angeführt werden, um zu zeigen, wie sehr diese Gespräche ein Mittel waren, die Klarheit über die Verhältnisse weit draussen im Atlantik, die die Führung brauchte, am Ort des Kampfes zu schaffen;[18]

«... BdU: Wie ist die Wetterlage? Was können die Boote auf dem General-Kurs 215° laufen?»

«Hier Topp. West-Süd-West 8, See 7, Cyclone, Sicht etwa 400 m, eine Maschine langsame Fahrt.»

«Wie war die Abwehr? Und wodurch wurde die Geleitzugbekämpfung anderweitig schwierig ...?»

«Starke Sicherung, Angriff erschwert durch plötzliches Einsetzen des Unwetters, das Geleitzug geschickt benutzte zu Kursänderungen bis zu 360°.[19] Dadurch Verlust Fühlung vieler Boote.»

«Was halten Sie von der Aussicht, noch irgendetwas von dem Geleitzug zu erfassen, z.B. abgesprengte Einzeldampfer?»

«Geleit selbst im Unwetter tadellose Formation, bei diesem Wetter bzw. durchschnittlich schlechter Wetterlage in diesem Gebiet, halte Möglichkeit, Fühlung zu bekommen, für äusserst gering.»

«Was glauben Sie, dass die Boote auf Kurs Süd laufen können und nehmen Sie an, dass dieser Kurs an den mutmasslichen Standort des Geleitzuges näher heran führe? Auf Kurs Süd oder etwas mehr?»

«Annahme Kursänderung nach Süd-West in der Morgendämmerung wie am Vortage.»

18 K. T. B. des BdU vom 25. 7. 42.
19 Das heisst, der Geleitzug hatte einen vollen Kreis geschlagen.

«Gut, Topp, jedenfalls sind Ihre beiden Dampfer an Hand des Wetters mit Sicherheit weg.»

Ich brach daraufhin die Operation ab. Das Ergebnis war gering. Ein U-Boot, U 90 (Kapitänleutnant Olldörp) war hierbei in Verlust geraten.

Auch ein Angriff auf den nach West gehenden Geleitzug ON 115 einige Tage später brachte nur geringe Erfolge – 2 versenkte Schiffe mit 16‘568 BRT und ein torpediertes Schiff von 10‘627 BRT. Dichter Nebel setzte ein, als die Operation zur vollen Wirkung kommen sollte.

In unsichtigem Wetter hatte hierbei U 43 ein Erlebnis, das zeigt, welch schwerwiegende Folgen geringe technische Unzulänglichkeiten und Ausfälle haben konnten. Ihren Ursachen immer wieder nachzugehen, war das Bestreben der technischen Stellen der Marine, um vermeidbare Schäden durch vorbeugende Massnahmen möglichst zu verhindern. So versuchten wir z.B. empfindliche Apparate stosssicher aufzuhängen und sie so gegen Bootserschütterungen bei Wasserbombenangriffen zu schützen.

Der Oberleutnant z. S. Schwadke, Kommandant von U 43, schreibt darüber in seinem Kriegstagebuch:

0432 h: Fast direkt hinter mir eine Leuchtgranate. Unmittelbar darauf voraus das vorher gesichtete Geleitboot, etwa 900 m ab, zudrehend mit grosser Bugsee, Artilleriebeschuss ...

0433 h: Alarm! Turmluk lässt sich nicht schliessen, der Schnepper rastet nicht ein. Ich überzeuge mich davon, dass nichts dazwischen liegt. Zentraleluk ist klar zum Schliessen. L. J. bläst noch einmal kurz an, ich muss aber runter und lasse fluten. Zwei Mann hängen sich an mich und als schon Wasser eindringt, rastet der Schnepper ein. (Spätere Untersuchung ergab, Schnepper etwas überdreht, dadurch kommen nicht die abgeschrägten Flächen vom Schnepper des Luks und Halteknaggen am Turmlukrand aufeinander, sondern die geraden.) Gesamt-Tauchverzögerung etwa 20 bis 30 Sekunden, daher schon auf 17 bis 20 m bei etwa 15 Grad Vorlastigkeit mit offenen Entlüftungen die erste Serie Wasserbomben. Das ganze Boot bekommt einen gewaltigen scharfen Schlag. Das Licht fällt aus, die E-Maschinen bleiben stehen. «Papenberg-25-m-Tiefenmesser» und «Lastigkeitswage» fallen aus. «Tiefenmesser 150 m» steigt auf 70 m und bleibt stehen. «25-kg-Dampfkessel-Manometer» zeigt Null. Auf Anfrage melden Bug- und Heckraum: «Tiefenmesser ausgefallen, zeigen Null.» Steuerbord-E-Maschine geht mit äusserster Kraft an. Backbord-E-Maschine festgefahren. Boot ist 5 bis 8 Grad vorlastig. Tiefenmesser bleibt auf 70 m stehen. Überlegungen: Entweder, wir sind an der Ober-

fläche oder Instrumente ausgefallen und wir steuern vorlastig mit «AK» auf Tiefe. Nach Pinkelhahnprobe (kleines Probierventil nach Aussenbord am Turmluk) das letztere angenommen. Boot etwa 7 Grad achteriastig gemacht. Nach höchstens einer halben Minute fängt das Boot an zu schaukeln, wir sind rausgebrochen. Mit grosser Vorlastigkeit auf Tiefe gegangen. 25-kg-Tiefenmesser arbeitet jetzt. Auf 120 m die zweite Wasserbombe. Ausfälle: Ein Mann erlitt durch den starken ersten Schock einen inneren Bruch oder innere Verletzungen ...

Wenn so zwei Geleitoperationen misslangen, sollte die dritte besser glücken. Die U-Boote, die an den beiden Schlechtwetter-Geleitzügen gekämpft hatten, wurden zur Erfassung eines neuen Geleitzuges 400 sm nordöstlich Neufundlands in einem Vorpostenstreifen aufgestellt. U 593 (Kapitänleutnant Kelbling) bekam ihn am 5. 8. in Sicht. Es war der von dem Dampfer-Sammelplatz Sidney (Neufundland) nach England laufende Konvoi SC 94. Die anderen U-Boote standen noch 200 bis 300 sm entfernt, zum Teil hinter dem Standort des Geleitzuges. Es gelang jedoch, die Fühlung am Feind mehrere Tage lang aufrecht zu erhalten, obwohl die U-Boote bei zeitweise unsichtigem Wetter wiederholt überraschend auf Sicherungsfahrzeuge stiessen und schwere Wasserbombenverfolgungen über sich ergehen lassen mussten.

Endlich waren weitere U-Boote an den Geleitzug herangekommen. Die Schlacht begann. Die Boote meldeten die Versenkung von 6 Schiffen mit 41'000 BRT und die Torpedierung von 7 Schiffen und eines Zerstörers. Ich bemerkte dazu:

«Das gemeldete Versenkungsergebnis ist nicht einwandfrei. Es wird aller Wahrscheinlichkeit nach höher sein; denn in den wenigsten Fällen konnte wegen Einsetzen der Abwehr das Sinken beobachtet werden.» [20]

Tatsächlich wurden, wie wir heute wissen, aus diesem Geleitzug elf Schiffe mit 52'461 BRT versenkt. Zwei U-Boote gingen jedoch verloren: U 210 (Kapitänleutnant Lemcke) wurde von dem Zerstörer «Assiniboine» gerammt und sank. Der Zerstörer erlitt hierbei so schwere Beschädigungen, dass er den Heimmarsch antreten musste. U 379 (Korvettenkapitän Kettner) wurde durch Wasserbombenangriffe zum Auf tauchen gezwungen und von der Korvette «Dianthus» durch Rammstoss versenkt. Drei weitere wurden beschädigt.

In der Verwirrung der nächtlichen Angriffe, der Torpedodetonationen und der Wasserbomben-Explosionen verliessen drei britische Besatzungen ihre unbeschädigten Handelsschiffe, weil sie glaubten, sie wären selbst

20 K. T. B. des BdU vom 11.8. 42.

torpediert. Zwei Besatzungen stiegen, als sie ihren Irrtum merkten, wieder an Bord, aber die dritte weigerte sich zurückzugehen. Das herrenlose Schiff wurde von einem U-Boot versenkt.[21]

Die englische Admiralität sandte dem bedrohten Geleitzug alle erreichbare Hilfe an Bewachungsfahrzeugen zu; vom 9. August an wurde er ausserdem schon durch viermotorige Landmaschinen gesichert, die von den 800 sm entfernten Luftbasen in Nordirland angeflogen waren.

An dieser Schlacht waren ausser auf einem U-Boot nur junge, im Geleitzugkampf unerfahrene Kommandanten beteiligt. «Die Tatsache, dass die Boote trotz starker Sicherung zum Angriff gelangten, ist massgeblich für die Beurteilung der weiteren Geleitzugbekämpfung,» [22] so lautete die Folgerung, die ich daraus zog.

Die Erfassung des nächsten Geleitzugs im Nordatlantik gestaltete sich schwieriger. Bei diesigem Wetter und Staubregen ging, ehe alle Boote der Gruppe an den Geleitzug herangekommen waren, die Fühlung wiederholt verloren. Schliesslich wurde er von U 660 (Oberleutnant z. S. Bauer) wiedergefunden, der 33 Stunden mit äusserster Kraft auf den gemeldeten Standort zugelaufen war, so dass schliesslich 9 U-Boote Fühlung gewinnen konnten. Die Angriffe begannen. 4 Schiffe mit 17‘235 BRT waren bereits versenkt, als Nebel einsetzte und alle weiteren Angriffsmöglichkeiten zunichte machte.

Zur gleichen Zeit wurden südöstlich der Azoren aus nach England steuernden «Sierra Leone»-Geleitzügen (SL 118 und SL 119) 5 Schiffe mit 41‘984 BRT versenkt. Ausserdem wurden ein abgesplitterter Einzelfahrer vernichtet und ein Sicherungsschiff, HMS «Chechire», torpediert. Bei diesen Angriffen wurde U 566 (Kapitänleutnant Remus) unter Wasser gerammt. Es gelang der Bootsbesatzung in tagelanger Arbeit, die abgerissenen Teile und zusammengepressten Stahlbleche der U-Bootbrücke mit Schweissbrennern vom Turmluk freizubrennen, so dass das U-Boot wieder tauchklar für «Alarmtauchen» war und den Rückmarsch an treten konnte.

Anfang September wurden im Nord-Atlantik nach einer kurzen, in schwerem Sturm erfolglos abgebrochenen Operation ein nach Westen laufender Konvoi (ON 127) erfasst und in einer 4 Tage dauernden Schlacht 7 Schiffe mit 50‘205 BRT und der Zerstörer «Ottawa» daraus versenkt, sowie 4 Schiffe mit 36‘141 BRT torpediert. Kein U-Boot geriet in Verlust. Dies war ein ausgezeichnetes Ergebnis. Wir wissen heute, dass die Begleitschiffe dieses Geleitzuges noch nicht mit Radar ausgerüstet waren.[23]

Es folgten zwei missglückte Angriffe, bei denen Geleitzugsichtungen er-

21 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 209.
22 K. T. B. des BdU vom 11. 8. 42.
23 Roskill, «The War at Sea», Band II, 210.

folgten, bevor die Boote zu Gruppen aufmarschiert waren. Bis erst nach mehreren Tagen die übrigen U-Boote auf dem Kampfplatz erscheinen konnten, ging in beiden Fällen die Fühlung wieder verloren.

Mitte September war im Nord-Atlantik zum erstenmal eine Zahl von 20 gleichzeitig operierenden U-Booten versammelt. Wir versuchten, den nächsten nach England laufenden Geleitzug, SC 100, festzustellen und anzugreifen. Er wurde auch am 18. September gefunden; die U-Boote schlossen heran. Die Erwartungen der U-Bootführung angesichts der diesmal besonders starken U-Bootgruppe waren hochgespannt. Da machte das Wetter dem Kriegführen ein Ende. Die stürmischen Westwinde im Kampfgebiet – der Geleitzug stand etwa 200 sm südöstlich Cape Race – wurden zum Orkan. Die Schiffe des Geleitzugs auf der einen und unsere U-Boote auf der anderen Seite hatten nur den einen, bei beiden Parteien gleichen Gedanken, den Orkan mit günstigem Kurs zu See und bei zweckmässigsten Fahrtstufen zu überstehen. Jede Waffenverwendung war beiderseits ausgeschlossen. Auch wenn sich Freund und Feind auf geringe Entfernung in Sicht hatten, konnte keiner dem andern etwas zuleide tun. Aus dem Geleitzug wurden zu Beginn nur 3 Schiffe mit 16'900 BRT versenkt.

So war im Nord-Atlantik in den Monaten Juli bis September mit wechselndem Glück, aber im Ganzen erfolgreich, gekämpft worden.

Wie hatten sich in dem gleichen Zeitabschnitt die Kampfbedingungen für die U-Boote in den entfernt liegenden Seegebieten entwickelt?

An der amerikanischen Küste waren die Ergebnisse in der ersten Juli-Hälfte nur gering. Ausserdem meldeten aus diesem Seegebiet U 701 (Kapitänleutnant Degen) und U 215 (Kapitänleutnant Hoeckner) nicht mehr, so dass mit ihrem Verlust gerechnet werden musste. U 402 und U 576 hatten schwere Beschädigungen durch Wasserbombenangriffe erhalten. Infolge starker Luft- und Seeüberwachung und Bildung von Geleitzügen war dort anscheinend die Entwicklung eingetreten, die in diesen küstennahen Gewässern seit Langem erwartet worden war. Ich zog daher die noch dort stehenden U-Boote zurück. Ihr Einsatz war nicht mehr gerechtfertigt. Damit schienen die im Januar 1942 begonnenen Operationen an der nordamerikanischen Küste beendet zu sein. Ich hatte jedoch das Gefühl, dass die Verhältnisse an der kanadischen Küste und dort sogar in der Mündung des St.-Lorenz-Stroms besser sein könnten und sandte trotz der negativen Erfahrungen der letzten Zeit beim Kampf in Küstengewässern zwei neu aus der Heimat kommende Boote in den St.-Lorenz-Golf. Wir vermuteten dort Geleit- und Einzelverkehr, der über Island nach England liefe.

Die U-Bootführung hatte mit diesem Einsatz besonderes Glück. Der

erwartete Verkehr wurde angetroffen. 9 Schiffe mit 32'998 BRT wurden versenkt, 2 Schiffe mit 11'994 BRT torpediert.

Die Luftüberwachung hier war zwar stark und hartnäckig, so dass die Boote bei Helligkeit grundsätzlich getaucht sein mussten, aber ihre Feststellung und Verfolgung durch Seestreitkräfte wurden anscheinend durch die verschiedenen Wasser Schichtungen erschwert, die durch das Neben- und Übereinanderströmen von Fluss- und Seewasser entstanden.

Horch- und Asdicgeräte waren durch die unterschiedlichen Medien in ihrer Wirksamkeit beeinträchtigt. Die U-Boote konnten sich trotzdem im unmittelbarsten Bereich der grossen kanadischen Seestädte halten. Ein drittes Boot, U 513 (Korvettenkapitän Rüggeberg), wurde auf die Erzverladungen von Wabana in der Conception Bay auf Neufundland angesetzt. Es versenkte hier 2 Erzschiffe und hatte später, nachdem es bei einem Angriff gerammt worden war und sich in den freieren Seeraum absetzen musste, noch vor St. Johns auf Neufundland Erfolge.

Auch in der Karibischen See liessen, verglichen mit den Vormonaten, die Versenkungen im Juli nach, so dass die U-Boote Anweisung erhielten, ihre Operationsgebiete in den östlichen Teil der Karibik zu verlegen. Hier lief bei Trinidad der von Südosten kommende Verkehr noch einzeln auf periodisch wechselnden Kursen. Es gelang, diese «Goldadern» zu erfassen und die Gunst der Lage durch eine Schwerpunktbildung des U-Booteinsatzes von 6 U-Booten im August auszunutzen. Innerhalb weniger Tage wurden dort 10 Schiffe versenkt.

Ende Juni hatte eine Gruppe neuer U-Boote, die aus der Heimat kam, einen Seeraum südöstlich der Bermudas als Ansteuerungspunkt erhalten. Hier sollten sie ihren Treibstoffbedarf aus einer «Milchkuh» ergänzen und in der Karibischen See eingesetzt werden. Dort hatten sich aber durch die Einführung des Geleitzugsystems die Verhältnisse für den Einsatz einzeln operierender U-Boote zu unserem Nachteil verändert. Die Rudeltaktik konnte in diesen stark von Flugzeugen überwachten engen Küstengewässern nicht angewendet werden. Ich entschloss mich daher, bei der Aufstellung dieser neuen, aus der Heimat kommenden U-Boote zu einem Kompromiss zwischen Einzeleinsatz und der Möglichkeit gelegentlicher Zusammenarbeit. Hierbei sollten besonders die Passagen zwischen den Inselgruppen, z.B. die Windward-Passage, ausgenutzt werden, weil in diesen durch die geographische Lage der Inseln die Kurse der Geleitzüge feststanden. Diese Art der Aufstellung führte zu einem vollen Erfolg.

In mehreren Fällen gelang es, nach Sichten eines Geleitzugs durch ein U-Boot trotz der starken Luftüberwachung noch ein zweites oder drittes Boot an den festgestellten gleichbleibenden Geleitzugkurs zu bringen.

Im Laufe des August wurden durch diese Operationen 15 Schiffe mit

87‘603 BRT versenkt und 3 Schiffe mit 21‘418 BRT torpediert. Die Luftüberwachung war anscheinend bereits mit Ortungsgeräten ausgerüstet; denn die U-Boote wurden auch nachts angeflogen. Die Kommandanten machten aber die Erfahrung, dass ihre Boote, wenn sie innerhalb oder in der Nähe der feindlichen Sicherung eines Geleitzugs standen und sich unauffällig verhielten, also auf Geleitzugkurs gingen und starke Kursänderungen vermieden, von anfliegenden Flugzeugen nicht angegriffen wurden, weil die Flugzeuge anscheinend nicht in der Lage waren, im Ortungsgerät die eigenen Fahrzeuge von den U-Booten zu unterscheiden. Den Erfolgen stand der Verlust von 2 U-Booten, U 94 (Kapitänleutnant Ites) und U 654 (Oberleutnant z. S. Forster) gegenüber.

Im September hörte auch der Überraschungserfolg dieser Aufstellung in der Karibischen See auf. Die Boote wurden in Richtung Trinidad und in das Gebiet vor der Guyana-Küste zurückgezogen. Hier wurde auch im September starker stossweiser Verkehr mit grossem Erfolg angegriffen. 29 Schiffe mit 143‘248 BRT wurden in diesen Seegebieten im September von U-Booten versenkt.

Im Freetown-Bereich hatte die U-Bootführung auf einen Überraschungserfolg dicht vor Freetown gehofft, der aber nicht eintrat. Es wurde dort kaum Verkehr angetroffen. Zwei U-Boote, die nach einem Versorgungsplatz 500 bis 600 sm westlich Freetowns liefen, fanden durch Zufall im freien Seeraum die «Verkehrsader». Diese floss auch nach den ersten Versenkungen von 5 Schiffen – nach vorübergehender Abstoppung – im gleichen Seegebiet weiter, so dass es sich lohnte, die U-Boote dort stehen zu lassen. Sie versenkten weitere 6 Schiffe.

Nach diesem sehr befriedigenden Erfolg verlegte ich die U-Boote in den Südwestsektor von Freetown und auch hier glückte es wieder, einen Verkehrsstoss zu finden und 4 Schiffe zu versenken.

Auf der anderen Seite der Enge zwischen Afrika und Südamerika, an der brasilianischen Küste, stand U 507 (Kapitänleutnant Schacht). Es hatte dort ausserhalb der Hoheitsgewässer 5 brasilianische Schiffe versenkt. Der Kommandant handelte dabei nach den von dem Oberkommando der Wehrmacht im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt gegebenen Anweisungen.[24] Die brasilianische Regierung nahm die Versenkung dieser Schiffe zum Anlass, der deutschen Regierung den Krieg zu erklären.

Wenn diese Kriegserklärung unser Verhältnis zu Brasilien scheinbar auch nicht veränderte, da es sich schon vorher an Kampfhandlungen gegen uns beteiligt hatte, so war es doch sicherlich ein Fehler, den offiziellen

24 Siehe Seite 233.

Kriegseintritt herbeizuführen, anstatt ihn, wie es richtig gewesen wäre, aus politischen Gründen zu vermeiden. Die U-Bootführung und der U-Bootkommandant als Soldaten hatten jedoch nur nach den gegebenen Befehlen zu handeln und nicht vorher die politischen Folgen der erlaubten Schiffsversenkungen zu erwägen oder gar zu beurteilen. –

Die Feindmächte verloren in den Monaten Juli bis September 1942 durch U-Bootangriffe der Achsenmächte 302 Schiffe mit 1'505'888 BRT.[25] Hiervon wurden 1'298'000 BRT[26] von den *deutschen* U-Booten versenkt, deren Operationen in grossen Zügen geschildert wurden. In denselben drei Monaten gingen 32 deutsche U-Boote verloren. Dies waren im Juli 15%, im August 9% und im September 6% der in See befindlichen U-Boote.

Das Potential der U-Boote, ihr Wirkungsgrad pro U-Boot und Seetag, betrug im Juli 181 BRT, im August 204 BRT und im September 149 BRT. Dieser Berechnung wurden die britischen Versenkungsunterlagen zu Grunde gelegt.

Die Erfolge waren dem Können und dem kämpferischen Geist der U-Bootbesatzungen zu verdanken, und auch die U-Bootführung hatte mit ihren Operationen wiederholt Glück gehabt. Die Befriedigung über unsere Erfolge wurde aber bei mir gedämpft durch die Sorge über die zunehmende Luftüberwachung aller Seeräume. In meinem Kriegstagebuch vom 21. 8. kam ich nach der Schilderung dieser wachsenden Gefahr zu dem Schluss: «Diese Erschwerung der Kriegführung muss bei entsprechender Weiterentwicklung zu hohen, nicht tragbaren Verlusten und zu einer Verminderung der Erfolge sowie damit der Erfolgsaussichten des U-Bootkrieges überhaupt führen.»

Wenn Roskill in der Geschichte des zweiten Weltkrieges, «The War at Sea», Band II, Seite 210, schreibt: «... dass Dönitz in keiner Weise glücklich über die ersten Früchte seiner neuen Offensive war, wird aus Eintragungen in seinem Kriegstagebuch zu dieser Zeit ersichtlich» – so hat er mit diesem Urteil und seiner anschliessenden Begründung recht: die Entwicklung der Ortungsmittel und der Luftüberwachung auf der Gegenseite erfüllten mich mit Befürchtungen für die Zukunft. Bevor ich auf unsere Versuche eingehe, durch Verbesserung der Kampfkraft der U-Boote dieser Bedrohung zu begegnen, muss ich ein Ereignis schildern, das sich am 12. September 1942 abspielte und das vom Gegner propagandistisch zu Angriffen auf die deutsche U-Bootwaffe und auf mich benützt wurde: die Versenkung der «Laconia» und die in Zusammenhang damit von mir erlassenen Befehle.

25 Roskill, «The War at Sea», Band II, 485.

26 Nach der britischen Liste «BR 1337» (Restricted British and foreign merchant vessels lost or damaged by enemy action during world war).

14. Kapitel

Der «Laconia»-Fall

In den Tagen vom 16. bis 19. August 1942 gingen vier grosse Boote vom Typ IX c und ein U-Tanker unter bewährten Kommandanten von den Biscaya-Häfen aus zu der seit langer Zeit geplanten Unternehmung nach Kapstadt in See. Es waren U 68 (Korvettenkapitän Merten), U 504 (Korvettenkapitän Poske), U172 (Kapitänleutnant Emmermann), U156 (Kapitänleutnant Hartenstein) und der U-Tanker U 459 (Korvettenkapitän von Wilamowitz-Moellendorff). Sie marschierten gemeinsam nach Süden. Bis zu 5 Grad südlicher Breite hatten sie volle Angriffserlaubnis, weiter südlich nur auf wertvollste Ziele, um das Überraschungsmoment für dieses erste Operieren vor Kapstadt nicht zu gefährden.
Ziemlich genau auf dieser Grenze versenkte am 12. September U 156 den britischen Passagierdampfer «Laconia» von 19‘695 BRT, der von der englischen Admiralität als Truppentransporter verwandt wurde und nach dem britischen Handbuch der bewaffneten Schiffe mit 14 Geschützen armiert war. Die spätere Aussage des Artillerieoffiziers der «Laconia» ergab eine Bewaffnung von acht Geschützen, darunter zwei 15-cm-Geschützen zur Verwendung gegen Schiffsziele und ausserdem von Flak-Waffen, sowie Wasserbomben und Asdicgeräten.

Als das Schiff gesunken war, hörte der Kommandant von U 156 italienische Hilferufe und stellte bei Rettung der Schiffbrüchigen fest, dass italienische Kriegsgefangene auf der «Laconia» gewesen waren. Nach späterer englischer Angabe befanden sich 436 Mann britische Besatzung und 268 britische Urlauber mit 80 Frauen und Kindern, 1‘800 italienische Kriegsgefangene mit 160 polnischen Kriegsgefangenen aus Russland als Gefangenenwärter an Bord.

Von dieser Versenkung erhielt ich durch Funkspruch vom 13. September 0012 Uhr Kenntnis: «Versenkt von Hartenstein Brite ‚Laconia’ Marinequadrat FT 7721, 310 Grad. Leider mit 1‘500 italienischen Kriegsgefangenen. Bisher 90 gefischt, 157 cbm, 19 Torpedos, Passat 3, erbitte Befehle.»

Auf diesen Funkspruch hin traf ich eine Entscheidung, die den Grundsätzen des Seekrieges bei allen Nationen, wonach Kriegführen vor Retten geht, widersprach.

Für die Behandlung Schiffbrüchiger galt entsprechend dem Genfer Abkommen vom Oktober 1907 in der deutschen Kriegsmarine der Grundsatz, Schiffbrüchigen zu helfen, wenn dadurch das eigene Schiff nicht gefährdet und die Durchführung der militärischen Aufgaben nicht beeinträchtigt wurde. Voraussetzung für diese selbstverständliche Ehrenpflicht zu retten, war also, dass die Kampfhandlungen abgeschlossen waren. Während des Kampfes, und wenn noch mit weiteren Kampfhandlungen zu rechnen war, mussten Rettungsmassnahmen zwangsläufig unterbleiben.

Es lag allein in der Ermessensfreiheit der Kommandanten eines Schiffes zu beurteilen, ob die Kampfhandlungen abgeschlossen waren und die Sicherheit seines Schiffes ein Retten möglich machte.

Die gleichen Grundsätze galten auch bei den Marinen anderer Nationen. So erklärte Flottenadmiral Nimitz, US Navy, als Zeuge im Nürnberger Prozess: «Nach allgemeinem Grundsatz retteten die U-Boote der Vereinigten Staaten feindliche Überlebende nicht, wenn unnötige und zusätzliche Gefahr für das U-Boot daraus entstand oder das U-Boot dadurch verhindert wurde, einen weiteren Auftrag durchzuführen.» [1]

Entsprechend diesem Grundsatz des Genfer Abkommens wurde von deutschen U-Booten in zahlreichen Fällen in den ersten Kriegsjahren des letzten Krieges Schiffbrüchigen Hilfe geleistet.

Im dritten Kriegsjahr 1942 hatte sich jedoch im Atlantik die Situation dahin entwickelt, dass der Zustand, dass die Kampfhandlungen beendet waren, kaum noch eintrat, zu mindesten von den U-Boot-Kommandanten nicht mehr mit Sicherheit festgestellt werden konnte: Fast überall im Atlantik musste mit dem plötzlichen Erscheinen feindlicher Flugzeuge gerechnet werden. Dies war deshalb für die U-Boote so gefährlich, weil die U-Boote zum Tauchen etwa eine Minute Zeit brauchten, in dieser Zeit das Flugzeug aber bei den hohen Flugzeuggeschwindigkeiten bereits über dem U-Boot sein konnte, wenn es nicht vorher schon auf sehr grosse Entfernung, also an der äussersten Grenze der Sichtweite vom U-Boot bemerkt worden war. Voraussetzung für ein schnelles Tauchen für das U-Boot ist ausserdem, dass es sich in Fahrt befindet und nur wenige Menschen sich auf dem Turm aufhalten. Wenn also das U-Boot gestoppt daliegt, wie es für Hilfsmassnahmen für Schiffbrüchige notwendig ist, und sich hierfür Angehörige der U-Bootbesatzung an Deck des U-Bootes be-

1 IMT, Band 40, Seite 110.

finden, so ist die Alarmbereitschaft des U-Bootes unterbrochen und das U-Boot jedem Angriff aus der Luft ausgeliefert.

Diese zunehmende Luftüberwachung in allen Seeräumen erfüllte mich in der zweiten Hälfte des Jahres 1942 mit grösster Sorge. Ich kam in meinem Kriegstagebuch am 21. August 1942, also unmittelbar vor dem «Laconia»-Fall, nach Schilderung dieser wachsenden Gefahr zu dem Schluss: «Diese Erschwerung der Kriegführung muss bei entsprechender Weiterentwicklung zu hohen, nicht tragbaren Verlusten und zu einer Verminderung der Erfolge, sowie damit der Erfolgsaussichten des U-Boot-Krieges überhaupt führen.»

Wie gefährlich die Situation der U-Boote war, sie also jederzeit mit Kampfhandlungen rechnen mussten, geht auch zum Beispiel aus den Eintragungen meines Kriegstagebuches in der kurzen Zeit vom 2. bis zum 8. September 1942, also unmittelbar vor dem «Laconia»-Fall, hervor, in der 7 U-Boote von Flugzeugen gesichtet, mit Bomben angegriffen wurden oder durch Luftangriffe verlorengingen.

Trotz dieser Verschärfung der Lage dahin, dass es eigentlich den Zustand abgeschlossener Kampfhandlungen nicht mehr gab, blieb es bei der Ermessensfrage der Kommandanten, zu retten.

Nach der Versenkung der «Laconia» traf daher der U-Boot-Kommandant von sich aus nach alter Regel die Entscheidung, ob die Kampfhandlungen als beendet anzusehen seien und er retten konnte. Er bejahte es und rettete und meldete mir dies in dem obengenannten Funkspruch.

Als ich diese Nachricht erhielt, war ich auf Grund meiner grösseren Erfahrung und Übersicht in keiner Weise sicher, dass wegen der permanenten Luftgefahr die Kampfhandlungen für das rettende U-Boot beendet waren. Ich stand also vor der Entscheidung, ob ich ihm das Retten verbieten sollte, was militärisch richtig gewesen wäre, weil das U-Boot hierbei auf das Höchste nach meiner Ansicht gefährdet war, oder ob ich sein Retten billigen sollte, ihm dann aber helfen müsste. Ich entschloss mich, auch unter Aufgabe weiterer militärischer Operationen, ihn zu unterstützen und leitete eine Rettungsoperation ein, bei der von 811 an Bord befindlichen Engländern etwa 800, von den 1'800 Italienern 450 gerettet wurden. Ich brach die Operation der nach Kapstadt bestimmten Boote ab und schickte sie mit hoher Fahrt zur Versenkungsstelle der «Laconia», um beim Retten der Schiffbrüchigen zu helfen.

Ausserdem hatte ich noch die U-Boote, die bei Freetown eingesetzt waren, U 506 (Kapitänleutnant Würdemann) und U 507 (Korvettenkapitän Schacht), zur Versenkungsstelle gesandt und den italienischen Führer der U-Boote in Bordeaux gebeten, das italienische U-Boot «Capel-

lini», das im gleichen Seeraum operierte, ebenfalls zu Hilfe zu schicken, was auch geschah. Da eine Übernahme aller Überlebenden unmöglich war, kam – soweit ich es übersah – nur in Frage, die U-Boote mit den Schiffbrüchigen die französische Elfenbeinküste ansteuern zu lassen und die Geretteten dort abzusetzen. Die Seekriegsleitung teilte mir jedoch mit, dass die französische Regierung in Vichy gebeten worden wäre, französische Kriegsschiffe zur Übernahme der Geretteten aus Dakar auslaufen zu lassen.

Meine entsprechenden Funksprüche las, wie immer, auch die Seekriegsleitung mit, und auch das Führerhauptquartier bekam hiervon Kenntnis. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine billigte meinen Entschluss, er liess mir aber sagen, dass die U-Boote bei der Rettungsaktion nicht gefährdet werden dürften.

Hitler liess mir mitteilen, dass die Operation der Kapstadt-U-Boote nicht beeinträchtigt werden dürfte, und dass die U-Boote bei dem Retten keinesfalls in Gefahr geraten dürften.

Ich blieb jedoch bei meinem einmal gefassten Entschluss.

Zunächst stand U 156 allein am Versenkungsort. Das Boot nahm in der ersten Nacht 193 Schiffbrüchige, Engländer und Italiener, an Bord und fischte am Morgen des 13.9. weitere 200 Überlebende auf, die es auf Rettungsboote verteilte, welche noch nicht überfüllt waren.

Die «Laconia» hatte nach ihrer Torpedierung am Abend des 12.9. um 22.22 Uhr auf der 600 m Dampferwelle einen offenen[2] englischen SSS-Funkspruch mit ihrem Standort abgegeben und gemeldet, dass sie torpediert sei. Eine verschlüsselte Mitteilung, abermals mit dem offenen Zusatz, dass sie einen Torpedo treff er habe, wurde von dem sinkenden Schiff auf der 25 m Welle um 22.26 Uhr gesendet. Am Morgen des 13. September um 0600 Uhr gab dann sogar der deutsche Kommandant von U 156 folgenden offenen Funkspruch auf der 25 m Welle ab:

«If any ship will assist the ship-wrecked «Laconia»-crew, I will not attack her providing I am not being attacked by ship or airforces. I picked up 193 men, 4° 52', South 11° 26' West. German submarine.»
(«Wenn irgendein Schiff der schiffbrüchigen Besatzung der «Laconia» helfen will, werde ich es nicht angreifen, vorausgesetzt, dass ich nicht von Schiffen oder Flugzeugen angegriffen werde; ich rettete 193 Mann, 4° 52' Süd, 11° 26' West, Deutsches U-Boot.»)

Dieser Funkspruch wurde auf der internationalen 600 m Welle 0610 wiederholt. Es konnte also nach diesen Funksprüchen kein Zweifel dar-

2 Gleichbedeutend mit «unverschlüsselt».

über bestehen, dass die englischen Stellen von der Torpedierung der «Laconia» und der Rettungsaktion des deutschen U-Bootes Kenntnis erhalten hatten. Die Meldung von Hartenstein, dass er 193 Schiffbrüchige an Bord habe, erhöhte meine Sorge um die Sicherheit der für die Rettungsaktion eingesetzten Boote.

Ich gab daher am 13. 9. um 0027 Uhr folgenden Funkbefehl:

«Hartenstein Nähe Untergangsstelle bleiben. Taucherklarheit sicherstellen. Abgeteilte U-Boote nur soviel übernehmen, dass Boote tauchklar bleiben.»

Am 14.9. um 0740 wiederholte ich:

«Alle Boote, auch Hartenstein, nur soviel Leute ins Boot hineinnehmen, dass Boot getaucht voll verwendungsbereit.»

Die Vichy-Regierung hatte mittlerweile zugesagt, französische Kriegsschiffe zum Versenkungsort zu schicken. Hierdurch bekam ich – wie auch von Hitler angeordnet – die für Kapstadt vorgesehenen U-Boote, ausser U 156, für ihre Operationen wieder frei. Es wurde ihnen am 14.9. um 0740 Uhr befohlen, «soweit sie noch keine Geretteten an Bord haben, den Südmarsch fortzusetzen.» U 506 und U 507, die beiden Boote aus dem Freetown-Raum, wurden jedoch weiterhin mit U 156 zur Rettung eingesetzt. Sie trafen am 14. und 15. September am Versenkungsort ein und beteiligten sich sofort an den Rettungsarbeiten und am Zusammenschleppen der Rettungsboote und Flösse auf einen Sammelplatz, an dem später die Übergabe an die französischen Schiffe erfolgen sollte.

U 156 hatte inzwischen 260 (!) Schiffbrüchige an Bord, die es etwa zur Hälfte an U 506 abgab, so dass es noch 55 Italiener und 55 Briten, darunter 5 Frauen, behielt. Auch U 507 war mit Schiffbrüchigen überfüllt.

Da spielte sich am 16. September mittags ein Ereignis ab, das der Kommandant von U 156 in seinem Kriegstagebuch folgendermassen schildert:

«1125 Uhr kurz vor Erreichen der beiden übrigen Boote aus rw 70° viermotoriges Flugzeug mit amerikanischen Abzeichen. Zum Zeigen meiner friedlichen Absichten grosse Rotkreuzflagge 2 X 2 m auf Brücke quer zur Anflugrichtung gezeigt. Flugzeug überfliegt uns einmal und kreist längere Zeit in der Nähe, Morseverkehr mit «Woher?» und ob Dampfer in der Nähe gesehen, misslingt. Fliegt nach SW ab und kommt nach halber Stunde kurz wieder ...

1232 Anflug von Maschine gleichen Typs. Passiert in 80 m Höhe kurz vor Bug, wirft zwei Bomben mit etwa 3 see. Verzögerung. Während noch achtere Schleppleine mit vier Booten losgeworfen wird, wirft Flugzeug

eine Bombe mitten in die Boote. Ein Boot kentert. Flugzeug kreist in der Nähe und wirft nach einiger Zeit seine vierte Bombe 2'000-3'000 m weit ab. Erkenne Bombenschacht leer. Erneuter Anflug, 2 Bomben, eine detoniert mit Sekunden Verzögerung direkt unter Zentrale. Turm verschwindet in schwarzer Wasserglocke. Zentrale und Bugraum melden Wassereinbruch. Klar bei Schwimmwesten. Befehl: Alle Briten von Bord. Danach, als Batteriebilge gast: Italiener ebenfalls von Bord. (Habe keine Tauchretter für sie.) ...

1311 Kriegsnotmeldung auf 4 verschiedenen Wellen, je dreimal abgesetzt. Zu den Booten zurückgelaufen. Dort alles von Bord gegeben. (Die letzten mit sanfter Gewalt.) Meldung über Wassereinbruch wird widerrufen. Kein Leck. ...

1345 Uhr getaucht. Boot ausgetrimmt. Mit Kurs 270 Grad abgelaufen. ...

1600 Uhr Schäden, soweit möglich, beseitigt.

Ausfälle: Luftsehrohr fest, Standsehrohr nicht zu schwenken, sieben Batteriezellen ausgelaufen, weitere unsicher. Kühlwasserflansch Diesel gerissen. Funkpeiler gerissen. Lot- und Horchanlage unklar. Vorzügliches umsichtiges Arbeiten des technischen Personals.»

Hartenstein meldet diesen Vorfall durch Funkspruch am 16.9. um 2304 Uhr:

«von Hartenstein. Amerikanische Liberator beim Schleppen von vier vollen Booten trotz 4 qm grosser Rotkreuzflagge auf Brücke bei guter Sicht im Tiefflug fünfmal gebombt. Beide Sehrohre vorläufig unklar. Breche Hilfe ab, alles von Bord, absetze nach West. Repariere. Hartenstein.»

Als ich die Meldung von Hartenstein erhielt, gab ich sofort folgenden Befehl:

«0019 Uhr, 17. 9. Sicherheit des Bootes darf unter keinen Umständen gefährdet werden. Alle Massnahmen, auch Abbrechen der Bergungstätigkeit, rücksichtslos ergreifen. Annahme irgendwelcher Schonung durch den Gegner ist völlig abwegig ...»

Nach diesem Angriff auf U 156 wäre es militärisch richtig gewesen, von mir aus die gesamte Rettungsaktion einzustellen. Der Bombenangriff auf U 156 bewies eindeutig, in welcher Gefahr sich die U-Boote befanden, die zudem noch mit Schiffbrüchigen überfüllt waren.

Es kam zu einer sehr temperamentvollen Besprechung in meinem Stab, in der mit Recht auch die Meinung vertreten wurde, dass weitere Rettungsversuche unverantwortlich seien. Ich konnte mich jedoch zum Abbrechen nicht entschliessen, nachdem einmal damit begonnen war, und

beendete die Diskussion mit den Worten: «Ich kann die Leute jetzt nicht ins Wasser setzen, ich mache weiter.»

Ich war mir dabei selbstverständlich bewusst, dass ich die volle Verantwortung zu tragen haben würde, falls bei einem wiederholten Angriff ein U-Boot beschädigt würde oder verloren ginge.

Über einen Umstand gab es bei mir jedoch keinen Zweifel:

Der Gegner hatte durch die SSS-Meldungen der «Laconia» und den offenen Funkspruch von U 156 in englischer Sprache genaue Kenntnis von der Versenkung des Schiffes und der schwierigen Lage der Überlebenden. Er hatte trotzdem in den vier Tagen, die die Rettungsaktion bereits dauerte, nicht nur nichts getan, um den Schiffbrüchigen, unter denen sich ja auch etwa 1'000 Briten und Polen befanden, zu helfen, sondern nur die Gelegenheit benutzt, die U-Boote zu bekämpfen.

Bei dieser an der Rettung der Schiffbrüchigen zumindest uninteressierten Haltung der englischen Stellen war es für mich nun selbstverständlich, wenn ich überhaupt die schwere Verantwortung auf mich nahm, die U-Boote weiter retten zu lassen, dass nunmehr die Übernahme von Geretteten in das U-Boot hinein, was für die U-Boote mit besonderem Risiko verbunden war, nur noch auf die Italiener als unsere Bundesgenossen beschränkt werden musste.

Ich gab daher am 17.9. nachts um 0151 folgenden Befehl:

«An U 506 und U507: Boote müssen jederzeit alarmtauchklar und unter Wasser voll verwendungsbereit sein. Gerettete, die an Bord sind, entsprechend an Rettungsboote abgeben. Nur italienische Menschen an Bord behalten. Zum Treffpunkt gehen und dort an Franzosen abgeben. Vorsicht vor feindlicher Einwirkung, Fliegern und U-Booten.»

In meiner Sorge, dass sich vielleicht auch die Kommandanten von U 506 und U 507 – wie vorher Hartenstein auf U 156 – leichtgläubig auf das Setzen einer Rotkreuzflagge verlassen würden, gab ich am 17.9. noch folgende Anweisung:

«Keine Rotkreuzflagge setzen, da ihr Zeigen 1.) international nicht vorgesehen, 2.) auf keinen Fall und am wenigsten beim Engländer Gewähr für Schonung bietet.»

Sehr bald bekam ich die Bestätigung dafür, dass es militärisch falsch war, weiter zu retten. Am 17. 9. um 12.22 Uhr wurde U 506 mit 142 Schiffbrüchigen an Bord, darunter Frauen und Kindern, von einer schweren Seemaschine mit Bomben angegriffen. Nur dem guten Ausguck war es zu verdanken, dass das Boot nicht vernichtet wurde. Die drei Bomben explodierten, als es bereits auf 60 m Tiefe war.

Im Laufe des 17. 9. erschien keinerlei englische Hilfe, um die Schiffbrüchigen zu übernehmen. Aber die beiden französischen Kriegsschiffe «Annamite» und «Gloire» trafen auf dem verabredeten Treffpunkt ein und übernahmen die Geretteten von den U-Booten.

Nach italienischen Aussagen hatten die Briten nach dem Torpedotreffer auf der «Laconia» die Schotten zu den Wohnräumen der Gefangenen geschlossen und den Versuch der Italiener, in die Boote zu gehen, mit der Waffe abgewehrt.[3] Dies hatte zur Folge, dass die Zahl der geretteten Italiener so gering war.

Nachdem die Schiffbrüchigen an die französische Unterstützung abgegeben waren und nach der Beendigung dieser ganzen, mehrere Tage dauernden gefährlichen Hilfsaktion wusste ich, dass ich keinesfalls noch einmal U-Boote und ihre Besatzungen durch Rettungsmassnahmen dieser Art riskieren durfte.

Überall und jederzeit musste zu diesem Zeitpunkt des Seekrieges mit dem Erscheinen von Flugzeugen gerechnet werden und entsprechend mussten wir uns verhalten.

In den Tagen vom 2. bis zum 12. September 1942, also unmittelbar vor der Versenkung der «Laconia», wurde im Kriegstagebuch des BdU eine Fülle von Eintragungen über das Sichten von Flugzeugen, ihre Angriffe auf U-Boote und Verluste von U-Booten durch Flugzeuge in allen Seegebieten gemacht. Immer wieder hatte ich die Kommandanten darauf hingewiesen, dass die Gefahr aus der Luft nicht ernst genug genommen werden könnte. Immer wieder hatten wir erlebt, dass sie trotzdem dazu neigten, die Gefahr von Flugzeugangriffen zu unterschätzen, was im Wesentlichen am Überraschungsmoment beim Flugzeugangriff lag. Zu leicht hielt ein U-Bootkommandant, wenn kein Flugzeug in Sicht war, die Lage seines Bootes noch für vollkommen sicher, um im nächsten Augenblick, sobald ein Flugzeug erkannt wurde, erleben zu müssen, dass die Situation in Wirklichkeit bereits hoffnungslos geworden war. Denn das U-Boot brauchte, um die Brückenwache einsteigen zu lassen und unter Wasser zu kommen, eine Minute. In der gleichen Zeit durchflog das Flugzeug mindestens 6'000 m. Das U-Boot musste also das Flugzeug spätestens auf 6'000 m Entfernung sehen, wenn Wegtauchen überhaupt noch einen Zweck haben sollte.

Das Verschwinden unter der Wasseroberfläche genügte jedoch nicht, sondern das Uoot musste auch auf eine ausreichende, vor den Bomben schützende Wassertiefe kommen.

Dies bedeutete praktisch, dass das Flugzeug bereits an der Grenze der

3 K. T. B. von U 156 und U 507.

Sichtweite erkannt sein musste. Das Boot hatte also in Überwasserfahrt ständig in höchster Alarmbereitschaft zu sein. Dazu gehörte auch, dass es möglichst hohe Fahrt lief; denn je höher die Geschwindigkeit eines U-Bootes ist, desto geringer ist die Tauchzeit. Es gehörte ferner dazu, dass nur die Brückenwache sich auf dem Turm befinden durfte, damit das Einsteigen so schnell wie möglich vor sich ging.

Diese Voraussetzungen waren nur unter günstigen Wetterbedingungen, d.h. bei klarem, wolkenlosem Wetter, niemals bei geringer Sicht gegeben. Alle diese Bedingungen waren aber nicht erfüllt, wenn das U-Boot eine Rettungsaktion durchführte. Dann lag es gestoppt, und Angehörige der Besatzung befanden sich an Oberdeck, um den Schiffbrüchigen Hilfe zu bringen. Von Alarmbereitschaft war unter diesen Umständen keine Rede mehr. Jedem Fliegerangriff war das Boot hoffnungslos preisgegeben.

Bei der zunehmenden Allgegenwart der feindlichen Luftwaffe waren also Rettungsaktionen in Zukunft gleichbedeutend mit Selbstmord. Meine wiederholten Anweisungen, nur zu retten, wenn keine Gefährdung des Bootes bestünde, reichten nicht mehr aus; das hatte der «Laconia»-Fall deutlich gezeigt. Noch am 17. 9. um 1903 erhielt ich von U 507, nachdem es mittags von einem Flugzeug gebombt worden war, folgenden Funkspruch:

«... 17.9. 1930 Uhr Italiener an «Annamite» abgegeben. Navigationsoffizier «Laconia» und weitere englische Offiziere an Bord. 7 Rettungsboote mit rund 330 Engländern und Polen, darunter 15 Frauen, 16 Kindern, Quadrat FE 9612 deponiert. Frauen und Kinder eine Nacht an Bord untergebracht. Alle Schiffbrüchigen warme Mahlzeit und Getränke, bekleidet und verbunden, soweit erforderlich. Weitere 4 Boote vor Treibanker Quadrat FE 9619. Beide Positionen an «Gloire» gegeben, der sofort zur Suche abgefahren ist ...»

Dieser Funkspruch zeigte die ganze Hilfsbereitschaft der in der seemännischen Tradition erzogenen deutschen Marineoffiziere. Ein solches Verhalten war aber nicht mehr zu verantworten. Es bedeutete, wie gesagt, die höchste Gefährdung des eigenen Bootes und der eigenen Besatzung. Ich hatte nach der Versenkung der «Laconia» meine eigenen U-Boote aufs Spiel gesetzt, um Schiffbrüchige zu retten, während umgekehrt der Gegner das Leben seiner englischen Schiffbrüchigen riskiert hatte, um die deutschen U-Boote auch beim Rettungswerk zu vernichten. Ich musste daher jetzt einen Befehl erlassen, der solche Fälle künftig ausschloss und der den Kommandanten die Ermessensfreiheit und die Entscheidung abnahm, ob die Luftgefahr ein Retten erlaubte oder nicht. Die vermutliche oder tatsächliche Luftlage durfte also in dem zu erlassenden Befehl nicht

mehr die Voraussetzung sein, ob gerettet werden durfte oder nicht. Ich musste ihnen den Widersinn darstellen, der darin bestand, dass die Schiffe mit ihren Besatzungen als Kombattanten zu vernichten waren, und dass dann dieselben Besatzungen trotz fortlaufender Kampfhandlungen unter eigener Bootsgefährdung – also im Widerspruch zu dem bei allen Nationen geltenden Grundsatz – wieder gerettet wurden.

Dass die Besatzungen der Handelsschiffe der alliierten Kombattanten daher das rechtmässige Ziel von Kriegshandlungen waren, darüber besteht kein Zweifel: Die Handelsschiffe waren mit Kanonen und Wasserbomben bewaffnet, ihre Besatzungen zur Bekämpfung der U-Boote ausgebildet, die sie gemeinsam mit zusätzlich eingeschifften Soldaten ihrer Kriegsmarine bekämpften. Die Handelsschiffe waren zudem in das feindliche militärische System eingegliedert.

Die Kommandanten erhielten aus diesen Gründen am 17.9. folgendes Verbot, in welchem sich der Ausdruck «Vernichtung feindlicher Schiffe und Besatzungen» auf die Schiffe mit ihren Besatzungen an Bord bezieht:

«Jegliche Rettungsversuche von Angehörigen versenkter Schiffe, also auch Auffischen von Schwimmenden und Anbordgabe auf Rettungsboote, Aufrichten gekenterter Rettungsboote, Abgabe von Nahrungsmitteln und Wasser haben zu unterbleiben, Rettung widerspricht den primitivsten Forderungen der Kriegführung nach Vernichtung feindlicher Schiffe und Besatzungen.»

Im Nürnberger Prozess wurde mir dieses Verbot zu retten von der englischen Anklagebehörde als ein Mordbefehl ausgelegt, der die Kommandanten auffordere, Schiffbrüchige vorsätzlich zu töten. Selbst das Internationale Militärgericht, in dem die vier Kriegsgegner über den Besiegten zu Gericht sassen, konnte sich jedoch dieser Behauptung der englischen Anklage nicht anschliessen. In Nürnberg wurden demgemäss weder die U-Bootwaffe noch meine Person wegen der Führung des Seekrieges verurteilt.

Unter mehreren tausend Gefechsthandlungen deutscher U-Boote ist nur ein einziger Fall vorgekommen, bei dem ein U-Boot-Kommandant gegen Schiffbrüchige vorgegangen ist. In diesem Fall hatte der Kommandant, Kapitänleutnant Eck auf U 852, nach der Versenkung eines Dampfers versucht, die an der Oberfläche schwimmenden Trümmer des Schiffes durch Artilleriebeschuss zu beseitigen, weil sie andernfalls von der gegnerischen Luftüberwachung festgestellt worden wären und zur Entdeckung des U-Bootes hätten führen müssen. Die Sorge um das eigene Boot also liess den Kommandanten zu weit gehen, indem er bei der Beschiessung der Trümmer keine Rücksicht auf Schiffbrüchige nahm.

Noch auf derselben Unternehmung ging U 852 durch Fliegerbomben verloren. Die in Gummibooten schwimmende Besatzung, unter deren Angehörigen sich bereits Verwundete befanden, wurde von einem Flugzeug aus der Luft mit Maschinenwaffen beschossen.

Kapitänleutnant Eck und die beteiligten Offiziere wurden von einem englischen Kriegsgericht zum Tode verurteilt und am 30. November 1945 erschossen.

Ich hörte von der Beschiessung von Schiffstrümmern durch Eck, sowie von den Umständen beim Verlust seines Bootes erst nach Beendigung des Krieges in Nürnberg. Ich konnte das Verhalten des Kommandanten nicht billigen, weil der Soldat von den sittlichen Grundsätzen der Kampfführung nicht abgehen darf. Ich setzte jedoch bei meiner Vernehmung in Nürnberg hinzu: «Ich möchte aber doch sagen, dass der Kapitänleutnant Eck vor einer ganz schweren Entscheidung stand. Er hatte die Verantwortung für sein Boot und für seine Besatzung und diese Verantwortung wiegt im Kriege schwer. – Wenn er also aus dem Grund, d.h. weil er glaubte, sonst entdeckt und vernichtet zu werden – diese Annahme war nicht unbegründet, denn im selben Seeraum wurden in der gleichen Zeit, wie ich glaube, 4 U-Boote gebombt –, wenn er also aus diesem Grunde zu diesem Entschluss kam, so würde ein deutsches Kriegsgericht das zweifelsohne berücksichtigt haben. – Man sieht, glaube ich, nach dem Kriege die Dinge doch anders, und man ist nicht erfüllt von der grossen Verantwortung, die so ein armer Kommandant hat.»

Dass die Luftgefahr so gross war und dass der Befehl, nicht zu retten, um eine Gefährdung der eigenen U-Boote dabei auszuschliessen, zu dieser Zeit notwendig war, geht endlich auch daraus hervor, dass alle drei U-Boote, die sich am Rettungswerk bei der «Laconia» beteiligt hatten, bereits auf ihren nächsten Unternehmungen mit ihren gesamten Besatzungen leider durch Fliegerbomben vernichtet wurden.

Die englische Anklage und die feindliche Propaganda haben die Behauptung, ich hätte mit dem «Laconia»-Befehl einen Mordbefehl erlassen, in der ganzen Welt in grosser Aufmachung verbreitet. Dass sich jedoch das Internationale Militärgericht, das sich aus Amerikanern, Engländern, Franzosen und Russen zusammesetzte, dieser Behauptung in seinem Urteil *nicht* anschloss, und dass die deutsche U-Bootwaffe und ihre Führung im Nürnberger Prozess wegen des U-Bootkrieges nicht verurteilt werden konnte und auch nicht verurteilt wurden, wird bis zum heutigen Tag der Weltöffentlichkeit möglichst verschwiegen.

15. Kapitel

Verbesserung der U-Bootbewaffnung

In der zweiten Hälfte des Jahres 1942 bestand kein Zweifel mehr, dass trotz unserer grossen U-Booterfolge der Gegner gegenüber den U-Bootangriffen in taktischer Beziehung die Oberhand gewonnen hatte. Die Überwasserortung durch Zerstörer, Sicherungsfahrzeuge und Flugzeuge hatte den wesentlichen taktischen Vorteil des U-Boots im Angriff, die Unsichtbarkeit und damit die Überraschung ganz oder zum grossen Teil aufgehoben. Nur ein grundsätzlicher Schritt konnte hier Wandel schaffen und die Lage zugunsten des U-Bootes wieder herstellen. Es galt, die taktische Beweglichkeit des U-Bootes in das Wasser hinein zu verlegen, d.h. zu einem *unter Wasser* schnellen U-Boot zu kommen. Dieses Ziel schien aus Gewichtsgründen lediglich mit einem U-Boot erreichbar, das nur *eine* Antriebsmaschine, sowohl für Überwasser- wie für Unterwasserfahrt besass.

Das Walter-U-Boot, das von einer Wasserstoffsuperoxyd-Turbine angetrieben wurde, war unter den vorhandenen Projekten dasjenige, welches die meiste Aussicht auf baldige Verwirklichung hatte. Bis es frontbereit sein konnte, würde aber immerhin – so glaubten wir im Sommer 1942 – noch erhebliche Zeit vergehen.

Bis dahin mussten wir die bisherigen U-Boottypen dem Fortschritt der gegnerischen Abwehr durch Verbesserung ihrer Waffen so gut und schnell wie möglich anzupassen suchen.

Die U-Bootführung ging mit allem Nachdruck daran, die Entwicklung auf den verschiedensten Waffengebieten durch eine Reihe von Anträgen und Vorschlägen zu beschleunigen. In der Denkschrift vom 24. 6. 1942[1] wurde gleich nach der wichtigsten Forderung, das Walter-U-Boot beschleunigt fertigzustellen, auf die Notwendigkeit, die Waffen des derzeitigen U-Boottyps zu verbessern, hingewiesen.

1 Siehe Seite 228.

«So vorzüglich die deutsche U-Bootwaffe schiff- und maschinenbaulich von Seiten des Konstrukteurs bedient worden ist, so viele Mängel sind hinsichtlich der Bewaffnung der U-Boote in diesem Krieg in Erscheinung getreten. In der Verbesserung der Waffen liegt daher die entscheidende Hilfe, die dem jetzigen U-Boottyp gegeben werden kann. Sie ist auch auf vielen Gebieten so dringlich, weil bereits jetzt bei aller Güte des U-Boottyps an sich diese Boote infolge der Mängel an den Wafffen in mancher Beziehung der Abwehr unterlegen sind ...»

In den anschliessenden Absätzen der Denkschrift wurden dann die notwendigen Verbesserungen an den einzelnen Waffen aufgezählt. Auf persönliches Betreiben des Oberbefehlshabers wurden sie in den Waffenämtern beschleunigt bearbeitet.

Die erforderlichen Massnahmen wurden schliesslich in einer Sitzung aller zuständigen Stellen beim Oberbefehlshaber der Kriegsmarine in Berlin am 28. 9. 1942 festgelegt und noch am selben Tage Hitler vorgetragen. Hierbei führte ich an Hand von Karten aus, wie sehr der «freie Raum» in der Mitte des Nordatlantik, der von den Landflugplätzen des Gegners aus nicht erreichbar war, sich im letzten Kriegsjahr verkleinert hatte und welche Gefahr dem U-Bootkrieg drohte, wenn diese Entwicklung in Verbindung mit der neuen englischen Überwasserortung anhielt.

Hitler antwortete, er halte es nicht für wahrscheinlich, dass es dem Gegner gelingen würde, alle Seeräume des Nordatlantik mit Flugzeugen zu überwachen. Er stimmte jedoch nachdrücklich den Wegen zu, die wir vorschlugen, um beschleunigt die Frontbrauchbarkeit des Walter-U-Bootes zu erreichen und die Waffen der jetzigen U-Boottypen zu verbessern.

Die Waffenverbesserungen hatten sich auf folgende Gebiete zu erstrecken:

1. Vordringlich waren die Massnahmen gegen die englische Überwasserortung. Das im August eingeführte «Fu. M. B.»-Funkmessbeobachtungsgerät[2] hatte bereits eine sichtliche Entlastung gebracht. Die U-Boote konnten mit diesem Gerät feststellen, ob und wann sie geortet wurden und konnten in vielen Fällen noch rechtzeitig wegtauchen, so dass die Zahl der überraschenden Angriffe aus der Luft tatsächlich abnahm.

Das «Fu. M. B.»-Gerät umfasste jedoch nur einen schmalen Wellenbereich. Wich der Gegner auf andere Wellen aus, so musste es wirkungslos werden.

Im Kampf gegen den Geleitzug ON 122 Ende August 1942 wurden die U-Boote bei einsetzendem Nebel wiederholt durch Artillerieüberfälle von Zerstörern überrascht, ohne vorher feststellen zu können, dass sie

2 Siehe Seite 226.

geortet worden waren. Sie mussten also mit einem eigenen Funkmessgerät ausgerüstet werden, um den Gegner jederzeit entdecken zu können, auch wenn er nicht ortete.

Die U-Bootführung schlug deshalb vor, die Boote ausser mit dem um 360 Grad drehbaren kombinierten Funkmessbeobachtungsgerät – dem bisherigen Fu. M. B. – auch mit einem Ortungsgerät (Fu. M. G.) auszurüsten. Mit einer solchen Anlage konnte der Kommandant je nach der taktischen Situation von dem einen oder anderen Gerät Gebrauch machen, um rechtzeitig Tauch-, Abwehr- oder Angriffsmanöver einzuleiten.

Dieses Entwicklungsziel war richtig. Die Gefahr, dass das bisherige Beobachtungsgerät (Fu. M. B.) unwirksam werden würde, war durchaus gegeben.

Roskill schreibt, dass «durch die Einführung des Fu. M. B. die Biskaya-Offensive, die so viel versprechend anzufangen schien, im Oktober 1942 zu einem Stillstand gekommen war.» Die englischen Flugzeuge, die die Biskaya überwachten und deren Ortungsgeräte bisher auf der l[1]A-m-Welle gemessen hatten, so dass wir sie dabei mit unserem Beobachtungsgerät feststellen konnten, mussten mit dem neuesten, in Entwicklung befindlichen englischen Gerät, das auf der 10-cm-Welle mass, ausgerüstet werden, um ihre frühere Wirksamkeit wiederzuerlangen. Die englischen Bomberkommandos, die bisher für ihre Angriffsflüge nach Deutschland in der Ausrüstung mit diesem 10-cm-Gerät den Vorrang hatten, mussten jetzt gegenüber den englischen Biskaya-Flugzeugen zurückstehen, da «der Zusammenbruch der Luftoffensive gegen die U-Boote in der Biskaya als schwerwiegend angesehen wurde».[3]

Wie in vielen anderen Fällen gab die englische Führung hier also bei konkurrierenden Ansprüchen zwischen der Bombenoffensive gegen Deutschland und der Abwehr der deutschen U-Boote der U-Bootbekämpfung den Vorrang. Man betrachtete eben drüben mit Selbstverständlichkeit das U-Boot als die grösste Gefahr.

Eine weitere Massnahme unsererseits war der Versuch, die Boote gegen die Überwasserortung zu tarnen. Auf diesem Gebiet sollten die marineseitig bereits früher angestellten Erprobungen fortgeführt werden.[4]

Das Oberkommando der Kriegsmarine wandte sich an sämtliche einschlägigen deutschen Universitätsinstitute mit der Anfrage, welche weiteren Möglichkeiten beständen, um die U-Boote gegen Ortung zu schützen. Auch die deutschen Wissenschaftler sahen jedoch keine anderen Wege,

3 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 205.

4 Siehe Seite 226.

In diesen ersten kritischen Monaten der Bedrohung durch das neue englische Ortungsmittel war der Nachrichtenoffizier in meinem Stabe, Kapitänleutnant Meckel, die treibende Kraft bei den erforderlichen Massnahmen. Er war ein begabter Offizier, der u.a. auch die für den Soldaten wichtige Eigenschaft der Phantasie und gründliche Sachkenntnis besass.

2. Eines war klar: Selbst wenn es gelang, die U-Boote durch die Kombination Fu. M. B./Fu. M. G. mit guten Warngeräten gegen die feindliche Ortung auszurüsten, konnten doch immer wieder Fälle überraschender Anflüge feindlicher Flugzeuge vorkommen. Hierbei stand der U-Boot-kommandant jedesmal vor einer schweren Wahl:

Entschied er sich, noch zu tauchen, und fielen dann die Bomben des Flugzeugs schon während des Tauchmanövers, bevor das U-Boot auf einer schützenden Wassertiefe war, so konnte es mit grösster Wahrscheinlichkeit vernichtet werden. Entschloss er sich, nicht mehr zu tauchen, weil es hierfür zu spät schien, sondern das Flugzeug über Wasser mit seinen Maschinenwaffen abzuwehren, so entspann sich auf jeden Fall ein harter Kampf, in welchem die Flak-Bedienung auf dem U-Bootturm gegenüber den Maschinenwaffen des Flugzeuges doch leicht den Kürzeren ziehen konnte. Trotzdem musste dieser Kampf versucht werden, wenn das U-Boot tauchunklar war oder die Zeit zum Tauchen nicht ausreichte. Es galt daher zunächst einmal, die Flugzeug-Abwehrwaffen der U-Boote gebrauchssicher zu machen. Dies war schwierig, weil die Maschinenwaffen beim Tauchen auf dem U-Bootturm stehenblieben und bei der Unterwasserfahrt der Korrosion durch das Seewasser ausgesetzt waren.

Ferner mussten sie aber auch wesentlich verstärkt werden. Dazu war es nötig, den Turm mit der Brücke des U-Bootes um eine zweite Plattform zu erweitern und darauf einen 2-cm-Zwilling C 38 zusätzlich aufzustellen.

Als Anfang September 1942 U 256 mit so starken Bombenschäden eingelaufen war, dass seine Wiederherstellung als Kampf-U-Boot fraglich erschien, machten wir den Vorschlag, es als «Flugzeug-Falle» zu verwenden. Es sollte zum Kampf gegen feindliche Flugzeuge in der Biskaya und zum Geleit- und Flak-Schutz beschädigter und tauchunklarer U-Boote in diesem Seegebiet benutzt werden. Wir beantragten daher, U 256 entsprechend umzubauen, den Druckkörper gegen Bomben zu verstärken, die Flak-Bewaffnung zu vermehren und die Brücke des U-Bootes durch Panzerplatten gegen Beschuss zu schützen. Über die Fahrten und Erlebnisse des Bootes nach der Durchführung dieser Änderungen werde ich noch berichten.

In weiterer Verfolgung des Hauptziels, den U-Booten gegen die immer wachsende Bedrohung durch Flugzeuge möglichst rasch und wirksam zu

helfen, beantragte die U-Bootführung, auch eigene Fernkampfflugzeuge als Jäger einzusetzen,[5] denn die dem Fliegerführer Atlantik zur Verfügung gestellten Ju 88 C VI konnten wegen ihrer geringen Eindringtiefe nur in Küstennähe eine Entlastung bringen.

Seit Langem warteten wir sehnsüchtig darauf, dass die He 177 zur Front käme. Sie sollte eine Eindringtiefe von 2‘200 km haben und damit in diejenigen Seegebiete fliegen, in denen die U-Boote am Geleitzug noch kämpfen konnten, wenn sie durch die deutsche Luftwaffe Hilfe gegen die feindliche Luftsicherung bekämen.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine setzte sich beim Oberkommando der Luftwaffe nachdrücklich für die Forderung ein, die kommende He 177 im Seekrieg zu verwenden. Die Unterstützung des U-Bootkrieges durch die He 177 wurde auch zugesagt und ihr Einsatz in einigen Monaten in Aussicht gestellt. Sie sollte jedoch nie frontbereit werden.[6]

Am 3. September 1942 hatte ich darüber hinaus die Seekriegsleitung in einem Antrag gebeten, «im Interesse einer weiteren positiven U-Bootkriegführung mit allem Nachdruck die Entwicklung einer kampfstarken Maschine mit grosser Reichweite zu fordern, die über die Eindringtiefe der He 177 hinaus im Atlantik-Seekrieg helfen könnte».[7]

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine unterstützte diese Forderung beim Oberkommando der Luftwaffe. Die Antwort des Oberkommandos der Luftwaffe vom 3. Oktober 1942 lautete:

«... die Forderung nach der Entwicklung eines Flugzeuges, das den Schutz der U-Boote weit in den Atlantik durchzuführen in der Lage ist, kann z. Zt. nicht erfüllt werden. Es würde sich hierbei um ein Flugzeug handeln müssen, das den Anforderungen eines «Amerika-Bombers» entspricht. So erwünscht dieses Flugzeug auch ist, die technischen Voraussetzungen für seine Entwicklung sind z. Zt. nicht gegeben ...»

Es liessen sich eben im Kriege Entwicklungen nicht nachholen, die bereits im Frieden auf Grund einer strategischen Konzeption hätten eingeleitet werden müssen.[8]

3. In derselben Linie lag das Streben der U-Bootführung, den U-Booten wirkungsvollere Waffen gegen feindliche Zerstörer zu geben. Solange es keine Überwasserortung gab, war ein Zerstörer für das über Wasser fahrende U-Boot noch nicht so gefährlich. Meistens sah es ihn früher als der Zerstörer es sehen konnte und war daher in der Lage, seine Mass-

5 K. T. B. des BdU vom 21.8.1942.

6 Siehe Seite 133

7 K. T. B. des BdU vom 3.9.1942.

8 Siehe Seite 133.

nahmen entsprechend zu treffen. Nunmehr jedoch war die Gefahr bedeutend gewachsen, durch einen Zerstörer bei Nacht oder unsichtigem Wetter überrascht zu werden. Es war daher für uns besonders wünschenswert geworden, ihn auch dann noch bekämpfen zu können, wenn er bereits in schmaler Silhouette unmittelbar auf das U-Boot zulief.

Der Torpedoschuss mit dem normalen Torpedo hatte bei dieser Lage, in der der Zerstörer keine Breitseite zeigt, nur sehr geringe Aussicht auf Erfolg. Das beste für diesen Fall in absehbarer Zeit zur Verfügung stehende Abwehrmittel war der Horchtorpedo, der das Schraubengeräusch des Gegners ansteuerte und diesen deshalb auch bei schusstechnisch ungünstiger schmaler Silhouette treffen konnte. Der Horchtorpedo sollte deshalb nun beschleunigt frontbereit gemacht werden.

Auch die Möglichkeit, den Zerstörer vom U-Boot aus mit Raketen zu bekämpfen, wurde erwogen und weiter verfolgt.

4. Bei dieser «Generaloffensive» der U-Bootführung, die Waffen des U-Bootes zu verbessern, musste abermals die Frontbrauchbarkeit des normalen Torpedos zur Sprache gebracht werden. In meinem Bericht vom 24. Juni 1942 hiess es:

«Tiefenlauf und Zündung des Torpedos sind auch nach nunmehr zweieinhalbjährigen Misserfolgen, Versuchen, Rückschlägen und Verbesserungen trotz angestrengtester Arbeit noch nicht einmal auf den Stand von 1918 gebracht worden ... Die Spreng- und VernichtungsWirkung der Torpedos – als Aufschlagstorpedo geschossen – ist unzureichend, wie die zahlreichen Fälle zeigen, bei denen ein gewöhnlicher Frachter nur durch mehrere Torpedos zum Sinken gebracht werden konnte ...»

Tatsächlich war die Tiefenhaltung des Torpedos immer noch nicht zuverlässig. Wir schossen auch immer noch nur mit Aufschlagzündung.

Die U-Boote hatten von Januar bis Juni 1942 zur Versenkung von 404 Schiffen 816 Torpedo-Treffer benötigt. Die Einführung einer Abstandspistole, durch die man mit Sicherheit ein Schiff mit nur einem Torpedo versenken konnte, würde also gleichbedeutend sein mit der Verdoppelung des Torpedovorrats der U-Boote und einer erheblichen Steigerung der Versenkungen.[9]

Welche Ergebnisse alle diese Massnahmen hatten, wird weiter unten geschildert werden. Die U-Bootwaffe vertraute ihrer Führung und war überzeugt, dass alles geschah, um die Kampfkraft der Boote allen neuen Abwehrmitteln des Gegners anzupassen. Der Geist der Besatzungen war auch im dritten Kriegsjahr und unter den härteren Bedingungen der Atlantikschlacht unverändert der eines opferbereiten Soldatentums.

9 Siehe auch die Ausführungen Seite 93.

Die U-Bootführung hielt diesen kämpferischen Geist aufrecht; sie hoffte, dass die beabsichtigten Waffen Verbesserungen sich günstig aus wirken würden. Die Einführung des Funkmessbeobachtungsgerätes (Fu. M.B.) hatte ja bereits bewiesen, dass die Kampfbedingungen der U-Boote sich bessern liessen. Die Versenkungserfolge waren 1942 noch unverändert gross, die Verluste bisher nicht angestiegen. Die Zahl der Front-U-Boote nahm ausserdem ständig zu. So war die Gegenwart noch günstig, und die nahe Zukunft schien aussichtsreich. Diese Umstände gaben mir Zuversicht, während die Probleme des U-Boot-Krieges in der weiteren Zukunft mir – insgesamt gesehen – Sorgen machten.

16. Kapitel

Die fünfte Phase der Atlantik-Schlacht

Oktober 1942 bis Dezember 1942: Ausweitung der Geleitzugkämpfe und Fernunternehmungen

Im Nordatlantik standen ab Oktober 1942 ständig zwei U-Bootgruppen zur Geleitzugbekämpfung zur Verfügung; je eine in einem Vorpostenstreifen auf der «Abfahrtseite» der Geleitzüge im Ost- und Westteil des Atlantik.

Die Ostgruppe sollte die nach Westen gehenden Geleitzüge, die Westgruppe die nach Osten gehenden noch vor ihrem Eintritt in die «Kampfzone der U-Boote», dem von feindlichen Landflugzeugen freien Seeraum in der Mitte des Atlantik erfassen.

In der Befehlsstelle des BdU wurden die erwarteten Geleitzüge sorgfältig mitgekoppelt.[1] Die Aufstellung der Vorpostenstreifen erfolgte nach genauer Prüfung aller Anhaltspunkte über Standort und Kurs der erwarteten Konvois. Sie wurde grundsätzlich in die angenommene Tagstrecke der Geleitzüge hineingelegt; bei Helligkeit war die Gefahr, dass ein Geleitzug den U-Bootstreifen ungesehen passierte, geringer. Kam der Konvoi bis zum Abend des erkoppelten Tages nicht in Sicht, so marschierte der Vorpostenstreifen während der Nacht in der Kursrichtung des Konvois mit, wobei er die vermutete Fahrstufe des Gegners einhielt. Von Beginn der Helligkeit an lief er dann dem erwarteten Geleitzug wieder entgegen, um ihn auf diese Weise doch noch nahe auf der «Abfahrtseite» zu erfassen, d.h. von dem nicht luftüberwachten Kampfraum möglichst wenig zu verschenken. Neue Meldungen des «B-Dienstes» über Entzifferungen feindlicher Funksprüche, Sichtmeldungen, Wetterverhältnisse und nicht zuletzt das «Fingerspitzengefühl» für etwaige Ausweichkurse oder Abwehrmassnahmen des Gegners führten dabei häufig zu Verschiebungen, Verlagerungen der Schwerpunkte, und damit grösseren Änderungen in der Aufstellung der U-Bootgruppen.

Schwere Stürme führten in den ersten Oktobertagen bei zwei Geleit-

1 Siehe Seite 125.

zugoperationen zum Misserfolg. Um so mehr hofften wir, dass eine Gruppe von 10 Booten, die ostwärts Neufundland stand, den am 11. Oktober erwarteten, nach England laufenden Geleitzug SC 104 sichten würde. Aber erst am nächsten Tage bekam die U-Bootführung von einem am nördlichen Ende des Vorpostenstreifens stehenden Boot die Funkmeldung, dass es am Nachmittag des 11. Oktober eine Korvette ausgemacht habe. Infolge atmosphärischer Störungen hatte dieser Funkspruch erst mit 12-stündiger Verspätung klar verständlich auf genommen werden können.

Ich glaubte, dass diese Korvette zu dem erwarteten Konvoi gehörte, und setzte trotz der eingetretenen Verzögerung die Gruppe mit Höchstfahrt nach Nordosten in Bewegung. Falls meine Annahme falsch war, so hatte ich, wie es in der U-Bootsprache hiess, einem «Schmetterling» nachgejagt, und der Geleitzug konnte möglicherweise inzwischen im Südwesten vorbeimarschieren. Das hätte bedeutet, dass auch diese Operation ein Fehlschlag geworden wäre. In diesem Fall hätten die U-Boote nur ihren Brennstoff verfahren und kostbare Zeit wäre verloren gegangen.

Es glückte einem U-Boot, am 12. Oktober die Korvette wieder in Sicht zu bekommen. Das Boot verfolgte sie und wurde hierdurch tatsächlich an den Geleitzug herangeführt. Wir hatten ihn.

Das stürmische Wetter war abgeflaut, es lief aber noch eine grobe, mittelschwere See. Für die U-Bootangriffe war das günstig, weil sie die Ortung erschwerte. In vorzüglichen Angriffen versenkte U 221 (Oberleutnant zur See Trojer) in den zwei ersten Nächten 7 Schiffe, darunter den Tanker «Southern Express» von 12‘390 BRT, der die Sicherungsstreitkräfte mit Brennstoff versorgte. Den anderen U-Booten gelang es nicht, mehr als nur ein weiteres Schiff aus diesem Geleitzug zu versenken. Das war unbefriedigend.

Die U-Boote hatten den Eindruck, dass der Sicherungsring um den Konvoi ab 14. Oktober 1942 erheblich verstärkt wurde, so dass es bei ruhigerem Wetter nicht möglich war, den Bewachungsgürtel zu durchstossen.

Auch in den folgenden Tagen kämpften die U-Bootrudel mit wechselndem Glück und mässigem Erfolg.

Am 24. Oktober stand ein U-Bootrudel südöstlich Grönlands. Wir erwarteten einen nach Westen gehenden Geleitzug. Am 25. Oktober bekam die U-Bootführung einen entzifferten englischen Funkspruch, der den Standort dieses Konvois für den 22. Oktober 500 sm westlich des Nordkanals mit einem Kurs von 240 Grad angab.

In dieser Vormarschrichtung sichtete dann auch U 606 am 24. Oktober die Mastspitzen eines Zerstörers über der Kimm, der jedoch nördlicher als 240 Grad steuerte. Sofort verlegte ich die U-Bootgruppe mit hoher

Fahrt nach Nordwesten, weil ich wiederum hoffte, dass der gesichtete Zerstörer zu dem erwarteten Geleitzug gehöre. Der Geleitzug kam jedoch nicht in Sicht. Stattdessen lief am 26. Oktober in die Mitte des neuaufgestellten U-Bootstreifens der nach England laufende Geleitzug HX 212 ein.

Das zeigt, wie unsicher die Unterlagen für die U-Bootoperationen waren und welche grosse Rolle in dieser weiträumigen Seekriegführung der Zufall spielte.

So brauchten jetzt nur beide Flügel des Vorpostenstreifens auf den in seiner Mitte befindlichen Konvoi hereinzuklappen. Bei grober See, also unter für den Gegner ungünstigen Ortungsbedingungen, kamen die U-Boote in der Nacht zum 29. Oktober zum Angriff, sie versenkten sechs Schiffe mit 51'996 BRT und torpedierten ein Schiff mit 7'350 BRT. Unter den versenkten Schiffen war der Tanker «Kosmos II» von 16'699 BRT.

Aus befehlstechnischen Gründen war es nötig, den U-Bootgruppen Namen zu geben. Mein Stab hatte hierbei bisher neben Traditionsnamen solche von Raubtieren bevorzugt. Das Wetter im Monat Oktober 1942 war im Atlantik aussergewöhnlich stürmisch, so dass schon die Seefahrt allein für die U-Boote hart war. Die körperlichen Anstrengungen des unaufhörlichen Schlingerns und Stampfens des Bootes liessen sicherlich in den Herzen der Bootsbesatzung die Sehnsucht nach ruhigeren und sonnigen Gefilden wach werden. Der operative Admiralstabsoffizier meines Stabes nannte, um diesen Gefühlen Rechnung zu tragen, eine U-Bootgruppe, die wir Ende Oktober in dem winterlichen Seeraum nordöstlich Neufundlands und südlich Grönlands aufgestellt hatten, «Gruppe Veilchen». Derartige humorvolle kleine Dinge trugen bei aller Härte des Kampfes zum gegenseitigen Sichverstehen zwischen der Führung und den Booten weit draussen im Atlantik bei.

Am 30. Oktober sichtete ein in den amerikanischen Raum marschierendes U-Bootes südlich von Neufundland dicht unter der Küste den nach England laufenden Geleitzug SC 107.

Ein glücklicher Zufall wollte es, dass ausserdem die Entzifferung eines englischen Funkspruchs gelang, der die Kursangabe dieses Geleitzuges ab Cap Race (Neufundland) enthielt.

Die Boote der Gruppe «Veilchen» hatten nicht mehr viel Brennstoff; es war somit diesmal besonders erwünscht, sie möglichst bald zum Schlagen zu bringen. Die U-Bootführung setzte daher alles auf eine Karte. Die Gruppe «Veilchen» wurde in einem kurzen, engen Streifen bis dicht an die Nebelgrenze der Neufundlandbank auf den nunmehr bekannten Vormarschkurs des Geleitzuges herangezogen in der Erwartung, dass der Konvoi diesen Kurs auch weiterhin beibehalten hätte.

Traf diese Erwartung nicht zu, so musste ein völliger Fehlschlag der Operation in Kauf genommen werden. Ich glaubte aber, dass der englische Geleitzugführer die Nebelzone der Neufundlandbank ohne grössere Ausweichbewegungen passieren würde.

Wir hatten Glück. Der Geleitzug steuerte tatsächlich in die Mitte des Vorpostenstreifens der U-Boote hinein. Bald danach änderte er Kurs auf Ost, aber nun hatten schon 6 U-Boote Fühlung, so dass er ihnen nicht mehr verloren gehen konnte. In zwei aufeinanderfolgenden Nächten wurden aus dem SC 107 15 Schiffe mit 87'818 BRT versenkt, ein erfreuliches Ergebnis, das allerdings mit dem Verlust von 2 U-Booten, U 520 (Kapitänleutnant Schwarzkopff) und U 132 (Kapitänleutnant Vogelsang), bezahlt werden musste. Sie wurden nach englischen Angaben beide von der Flugzeugsicherung des Geleitzuges mit Bomben versenkt. Wir glaubten damals, dass U 132 infolge von Beschädigungen verloren gegangen sei, die es bei der Explosion eines von ihm im Nachtangriff torpedierten Munitionsdampfers davongetragen hatte.

In der gleichen Zeit, in der die Gruppe «Veilchen» im kalten und nebligen Gebiet der Neufundlandbank ihren Erfolg errang, traf die Gruppe «Streitaxt», die in einem breiten Aufklärungsstreifen nach dem Seegebiet von Freetown marschierte, westlich der Kanarischen Inseln auf den von Süden nach England laufenden Geleitzug SL 125. In einer mehrtägigen Geleitzugschlacht mit immer wieder zähe vorgetragenen Angriffen versenkten die U-Boote aus ihm 13 Schiffe mit 85'686 BRT. Dieser bemerkenswerte Erfolg hatte jedoch gleichzeitig einen unbeabsichtigten Fehlschlag zur Folge. Captain Roskill schreibt dazu:

«Das Unglück, das diesen Geleitzug ereilt hatte, schien der alliierten Sache in einer anderen Richtung ganz unerwartet Glück gebracht zu haben. Die ersten militärischen Geleitzüge für Nordafrika passierten die anliegenden Gewässer zu derselben Zeit, als die U-Boote dabei waren, den SL 125 anzugreifen. Wäre der Feind nicht damit so beschäftigt gewesen, so hätte er die grossen Bewegungen von Truppen- und Nachschubschiffen entdeckt, und sie angegriffen oder ihren Zweck und ihren Bestimmungsort festgestellt und so die Landungsstreitkräfte des für sie so wichtigen Überraschungsmomentes beraubt.»[2]

Die Landung der Alliierten in Nordafrika kam für die Achsenmächte unerwartet.

Welches war die Vorgeschichte dieser Landung und wie konnte es zu dieser völligen Überraschung der Achsenmächte kommen?

2 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 213.

Schon vor Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg war von diesen in gemeinsamen Besprechungen mit England festgelegt worden, dass auch bei einer amerikanischen Kriegsteilnahme der Schwerpunkt der Kriegführung in Europa liegen solle.[3] Das Ziel, zunächst Deutschland und Italien niederzukämpfen, und sich erst dann gemeinsam gegen Japan zu wenden, wurde im Dezember 1941 von den Alliierten nochmals bestätigt. Es musste also mit Hilfe einer amerikanischen Invasionsarmee in Europa eine zweite Front aufgebaut werden. Der Plan der Vereinigten Staaten sah zuerst vor, diese zweite Front von England aus auf dem europäischen Kontinent zu bilden. Die nähere Untersuchung ergab jedoch, dass eine solche Operation vor 1944 nicht möglich sein würde. Gleichzeitig war es aber für die Alliierten eine Notwendigkeit, bereits 1942 zu handeln, weil sie befürchten mussten, dass sonst die Russen allein dem deutschen Ansturm nicht länger widerstehen könnten. Schon seit geraumer Zeit machte Stalin seinen angelsächsischen Verbündeten Vorwürfe, dass sie immer wieder die als Entlastungsoffensive für die Rote Armee versprochene Invasion hinausschöben. Es kam daher im Juli 1942 zu dem Beschluss der Alliierten, in Nordafrika zu landen. Sie glaubten, dass der nordafrikanische Raum in Kürze von ihnen beherrscht und damit der deutsch-italienische Druck auf den Nahen Osten beseitigt werden würde und dass hierdurch der Mittelmeerraum endgültig gesichert werden könne und infolgedessen Spanien und das französisch-afrikanische Kolonialreich künftig bestimmt neutral bleiben würden. Besässe man erst Nordafrika, so könnte man dann weitersehen, mit welchem strategischen Ziel die Offensive nach Europa fortzusetzen sei.

Die Absicht, in Nordafrika zu landen, wurde von den Alliierten streng geheim gehalten und geschickt verschleiert.

Wie sah die deutsche Führung nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten die Frage der Zweiten Front an? Das Problem war der Gegenstand dauernder Überlegungen. Der Bedrohung der Westflanke des Kampfraumes der Achsenmächte in Norwegen und Frankreich wurde durch Errichtung von Küstenbefestigungen und Verstärkung der Besatzungstruppen in diesen Ländern begegnet. Grosse Besorgnis hatte die deutsche Führung jedoch wegen einer möglichen Landung der Amerikaner in Spanien. Ebenso schien eine amerikanische Besetzung Westafrikas durch eine Landung in Dakar möglich.

Alle diese Vermutungen wurden durch die verschiedenen Nachrichten verstärkt, die vom Gegner zur Irreführung ausgestreut wurden. Über die gigantischen Vorbereitungen, die zu der geplanten Nordafrika-Invasion

3 Siehe Seite 183.

notwendig waren, wie die Zusammenfassung des erforderlichen grossen Schiffsraumes und die Verladung von Truppen und Material, besass die deutsche Führung jedoch keinerlei konkrete Meldungen. Der deutsche Nachrichten- und Abwehrapparat unter Admiral Canaris versagte in diesem Fall vollkommen, wie er auch während des ganzen Krieges der deutschen U-Bootführung nicht eine einzige brauchbare Nachricht über den Gegner gegeben hat.

Die deutsche Seekriegsleitung beschäftigte sich während des Krieges sehr eingehend mit der strategischen Gesamtlage. Ihre Ansicht über die Möglichkeit einer Invasion geht aus einer Lagebetrachtung hervor, die wenige Wochen vor der Landung in Nordafrika, am 20. Oktober 1942, angestellt wurde. Sie glaubte, dass die Bildung einer zweiten Front in *Europa* noch ausserhalb der militärischen Möglichkeiten der Alliierten läge. Sie befasste sich in dieser Lagebetrachtung auch mit etwaigen Unternehmungen der Alliierten gegen die französischen Gebiete Nord- und Westafrikas. Seit Anfang Oktober 1942 war eine Zunahme der englischen Seestreitkräfte und Handelsschiffe in Gibraltar festzustellen, von der die Seekriegsleitung annahm, dass es sich hierbei um die Vorbereitung eines Versorgungs-Konvois nach Malta handele. Für eine bevorstehende Landung in Nordafrika schienen die beobachteten Massnahmen zu wenig umfangreich. Zudem besassen die französischen Kolonialgebiete in Nordafrika Küstenbefestigungen und waren von Truppen besetzt, die zur französischen Vichy-Regierung gehörten.

Die Seekriegsleitung glaubte, dass diese Truppen einer angloamerikanischen Invasion Widerstand leisten würden, zumal besonders in der französischen Marine nach dem englischen Vorgehen in Oran und Dakar[4] Hassgefühle gegen England bestanden.

«Der Angriff auf französisches Gebiet», so folgerte man, «müsste zu einem endgültigen Bruch mit Frankreich und zu einer weiteren Annäherung der Vichy-Regierung an Deutschland führen.»

Die Seekriegsleitung beabsichtigte aus diesem Grunde auch mit ihrer Lagebetrachtung, das Oberkommando der Wehrmacht für ein weitgehendes Zusammengehen mit der französischen Marine zu interessieren und so das deutsche Verhältnis Frankreich gegenüber zu bessern. Sie glaubte nicht an eine angloamerikanische Landung in Nordafrika und kam zu dem Schluss:

4 Die englische Marine hatte Anfang Juli 1940 die in Oran und Darkar liegende französische Flotte beschossen, wobei die französischen Schiffsbesatzungen schwere Verluste erlitten hatten.

«... Falls dem Feind der Einsatz starker Land-, See- und Luftstreitkräfte und ihr Transport z. Zt. oder bis auf Weiteres nicht möglich ist, oder falls er es vermeiden will, Frankreich endgültig auf die Seite der Achse zu zwingen, wird er deshalb versuchen, zunächst das deutsch-italienische Panzerkorps zu schlagen, die Achse aus Nordafrika zu vertreiben und bis zur tunesischen Grenze vorzurücken, um dadurch eine strategische Lage zu schaffen, die das Übertreten Frankreichs zu den Achsenmächten unwahrscheinlich macht. Von diesen neuen Ausgangsstellungen wird er dann zum Angriff auf die schwächste Stelle der Achse, auf Italien antreten . ..»

Dagegen schien nach Ansicht der Seekriegsleitung eine Besetzung Dakars eher möglich zu sein, obwohl auch hier die erwarteten politischen Folgen eines näheren Anschlusses der Vichy-Regierung an Deutschland gegen einen solchen Plan sprachen.

Die Lagebetrachtung zeigte die Unsicherheit, in der wir uns begreiflicherweise über die Richtung einer feindlichen Landung befanden. Sie macht den Vorteil der Seemacht deutlich, die das Meer als Verkehrsstrasse • grösster Transportkapazität überall zur Verfügung hat und die die langgestreckten Küsten der Kontinentalmacht an derjenigen Stelle angreifen kann, die ihr am günstigsten erscheint. Darum liegt bei der Seemacht die Initiative. Die Kontinentalmacht kann der Gefahr feindlicher Landungen nur dann mit einem gewissen Mass von Sicherheit begegnen, wenn sie ihr gesamtes Küstengebiet gleichmässig gegen Angriffe schützt. Dies wird ihre Mittel und Möglichkeiten übersteigen. Sie wird also immer Gefahr laufen, der Initiative der Seemacht nachzueilen und im Gegenzug zu spät zu kommen.

Die Seekriegsleitung konnte darum bei der Verteilung ihrer Seestreitkräfte vor der nordafrikanischen Invasion nicht anders handeln, als sie gehandelt hat. Ihre einzigen Kampfmittel im Falle einer Invasion in Nord- oder Westafrika waren die U-Boote. Sie konnten das Invasionsvorhaben des Feindes im günstigsten Falle erschweren, aber niemals verhindern. Bei dem erwähnten Mangel an konkreten Nachrichten über Ort und Zielpunkt einer feindlichen Landungsoperation und bei der Fülle der an der langgestreckten Küste sich anbietenden Landungsgelegenheiten war es nicht möglich, U-Bootstreitkräfte vorsorglich zusammenzuziehen. Die einzige sichere Folge wäre eine wesentliche Beeinträchtigung der eigentlichen Handelskriegführung gewesen.

Nichts Besseres hätte jedoch dem Gegner geschehen können, dessen Bewachungsstreitkräfte und Transportschiffsraum bei einer Landung sicherlich stark beansprucht waren.

Ausserdem bestand bei einer vorsorglichen Konzentration von U-Booten immer die Gefahr, dass sie infolge vom Gegner absichtlich ausgesprengter täuschender Nachrichten an der falschen Stelle geschah, oder auch an der richtigen Stelle zum falschen Zeitpunkt, so dass sie im Augenblick der Landung zum Vorteil des Gegners nicht mehr wirksam war, weil die Boote ihre Vorräte ergänzen mussten.

Es wurden daher richtigerweise in den Wochen vor der angloamerikanischen Landungsoperation von der Seekriegsleitung keine U-Boote für die Abwehr einer etwaigen Invasion abgestellt. Die Seekriegsleitung gab lediglich am 4. November 1942 der U-Bootführung Befehl, als Ersatz für die dort seit Januar 1942 entstandenen Verluste 6 U-Boote ins Mittelmeer zu entsenden.

Am 8. November 1942 um 0630 Uhr machte mir die Seekriegsleitung von der Landungsoperation der Amerikaner an der marokkanischen Küste telefonische Mitteilung. Ich schickte daraufhin, ohne eine Anweisung abzuwarten, alle U-Boote, die zwischen der Biskaya und den Kap Verdischen Inseln standen und noch ausreichend Brennstoff hatten, nach der marokkanischen Küste. Erst nach Rücksprache mit der Seekriegsleitung wurden auch die U-Bootoperationen im Nordatlantik abgebrochen und die beteiligten Boote nach dem Gibraltarraum beordert. Meine Beurteilung der Lage am 8. 11. im Kriegstagebuch lautete:

«... Offensichtlich handelt es sich bei der Landung an der algerischen und marokkanischen Küste um Invasions-Unternehmungen grössten Stils, für deren Durchführung der Gegner laufend starken Nachschub benötigt. Der Einsatz von U-Booten kommt für die Beeinträchtigung der ersten Landungsunternehmungen zu spät, denn die ersten Boote können höchstens am 9. bzw. am 11.11. eintreffen. Durch ihr Eingreifen kann jedoch eine Beeinträchtigung der weiteren Grossausschiffungen und des Nachschubverkehrs (besonders nach dem Mittelmeer) eintreten. Die Erfolgsaussichten dürfen nicht zu hoch angesehen werden ... Jeder Angriff auf dem flachen Wasser bedeutet vollen Einsatz. Trotzdem erfordert die Wichtigkeit der Bekämpfung des Nachschubs rücksichtslosen U-Booteinsatz ...»

Wie erwartet, fanden die U-Boote starke Abwehr vor, als sie am 11. November im Gebiet des Landungsraums vor der marokkanischen Küste eintrafen. Die Transporter, die dabei waren, Truppen auszuschiffen, waren durch einen Ring von Bewachern und Zerstörern gesichert und durch Ortungsgeräte von Land- und Bordstationen abgeschirmt. Zahlreiche Flugzeuge zur U-Bootabwehr waren ständig in der Luft.

Für die U-Boote waren die geringen Wassertiefen, weniger als 100 m schon in einer Entfernung von 20 bis 30 m von der Küste, besonders ungünstig. Unter grossem Risiko durchbrach als erstes U-Boot U 173 (Oberleutnant z. S. Schweichel) am Abend des 11. November die Sicherung der auf der Reede von Fedala liegenden amerikanischen Transporter und erzielte drei Treffer. Den Erfolg konnte es wegen Einsetzens der Abwehr nicht beobachten. Nach amerikanischer Meldung hatte es einen Transporter und einen Tanker, sowie den Zerstörer «Hambleton» durch Torpedotreffer beschädigt.

Am gleichen Tage war U 150 (Korvettenkapitän Kais) an der marokkanischen Küste angekommen. Es war ihm nachts über Wasser wegen Radarortung nicht geglückt, die Reede zu erreichen. Er versuchte deshalb am nächsten Tage, von Nordosten her, auf flachem Wasser so dicht wie möglich unter der Küste, getaucht in die Reede einzudringen. Kais schildert sein Unternehmen am 12. November in seinem Kriegstagebuch mit folgenden Worten:

«... 12.11. 1321 h. 20 sm nördlich Fedala. Boot vom Grund gelöst. Absicht, zunächst bis zur 30-m-Grenze zu gehen, dann entlang der Küste Fedala-Reede anzusteuern und anzugreifen. So dicht unter der Küste wird die Seeüberwachung kaum annähernde Boote vermuten.

Um 1440 h leichte Grundberührung auf 23 m Wasser ...

1600 h. Ich kann jetzt erkennen, dass auf der Reede ungefähr 20 Fahrzeuge liegen, darunter ein Flugzeugträger ganz im Süden, ein Kreuzer mit Dreibeinmast unmittelbar unter der Küste und zwei Tanker. Das übrige besteht aus grossen Frachtern und Transportern. Einige Bewacher westlich der Küste und in der Nähe der Kriegsschiffe. Muss wegen der spiegelglatten See sehr vorsichtig fahren und kann immer nur kurze Blicke nehmen. Suche mir die nächsten erreichbaren Schiffe aus...

1828 h bis 1833 h: Vier Einzelschüsse aus Bug-Torpedorohren, dann Boot herumgerissen und Heckschuss aus Rohr VI, Rohr V unklar. Treffer auf 3 modernen grossen Frachtern, starke Detonation, schwarze Qualmwolken über dem Verband. (Nach späteren amerikanischen Angaben wurden 3 Marinetransporter, «Edward Ruth-ledge», «Hugh L. Scott», Tasker «H. Bliss» versenkt) ... Da Gegner sicher annimmt, dass ich nach Westen bzw. nach Nordwesten in tiefes Wasser ablaufen werde, klemme ich mich wieder an die 25-m-Linie und verhole mich ohne Schwierigkeiten zunächst längs der Küste in nordöstlicher Richtung ...»

Die später eintreffenden U-Boote fanden noch schwierigere Verhältnisse vor. U 509 (Kapitänleutnant Wolff) hatte bei dem Versuch, auf die

Reede von Casablanca vorzudringen, eine Minendetonation unter seinem Heck, die das Boot beschädigte und es zum Rückmarsch zwang. Weitere Boote fanden die Reeden vor den Landungsplätzen leer. Die Amerikaner hatten inzwischen die Häfen freigemacht und das Ausladegeschäft jetzt in die Häfen hinein verlegt.

Von den anderen Booten, die vor Gibraltar eintrafen, wurden 6 ins Mittelmeer geschickt, die übrigen westlich der Gibraltarstrasse aufgestellt. Hier hatte in der Nacht vom 12. zum 13. November U 515 (Kapitänleutnant Henke) folgendes Erlebnis:

«... 1915 h: Über Wasser. Kreuzerverband in Sicht. 2 Kreuzer Typ Birmingham und Frobisher, dazu 3 Zerstörer der K-Klasse mit Ostkurs, Fahrt 15 sm. Ich setzte mich 5 Stunden lang mit äusserster Kraft vor und werde mehrmals vom Zerstörer abgedrängt. Zeitweise Funkmessortung auf 139 cm.

0015 h: Auf achteren Kreuzer, Typ Birmingham, angelaufen. Von einem Viererfächer sind zwei Torpedos Oberflächen- und Kreisläufer; einer trifft Mitte Maschinenraum nach 70 Sekunden Laufzeit. Das Schiff bleibt gestoppt liegen, 3 Zerstörer sichern. Der zweite Kreuzer läuft mit hoher Fahrt nach Osten ab.

Nach einer Stunde die Sicherung durchstossen. Um 0128 h und 0148 h je einen Fangschuss. Der erste Treffer Mitte hinten 40.[5] Kreuzer liegt mit schwerer Schlagseite nach Steuerbord. Auf einen längsseits gehenden Zerstörer der K-Klasse erziele ich um 0201 einen Treffer im Achterschiff. Es erfolgt eine heftige Detonation mit hoher breiter Sprengsäule und Wabo-Detonation unter dem Heck.

Um 0206 h weitere Treffer auf Kreuzer erzielt. Schiff sinkt immer noch nicht. Werde von Leuchtgranaten schiessendem Zerstörer gejagt, habe Ruderversager und Schalttafelbrand. Werde unter Wasser gedrückt und erhalte Wasserbomben auf 120 bis 160 m Tiefe. Nachgeladen.

Um 0430 h aufgetaucht. Angelaufen auf tief im Wasser liegenden Kreuzer, der langsam von einem längsseits liegenden Zerstörer über den Achtersteven geschleppt wird. Plötzlich Artilleriebeschuss von sicherndem Zerstörer und vom vorderen Turm des Kreuzers. Wieder Alarm! Zahlreiche Wabos, Asdic-Geräusche.

0613 h wieder aufgetaucht. Angelaufen auf Kreuzer. Werde von Zerstörer mit Artillerie beschossen. Um 0650 h Doppelschuss Rohr II und I mit verlegtem Treffpunkt am Ziel. Einen Treffer gehört. Wieder auf

5 Das heisst: Der zweite Treffer sass 40 Meter nach hinten, von der Mitte des Schiffes aus gerechnet.

Tiefe, Wasserbomben und Horchverfolgung. Bolde[6] mit Erfolg angewandt.

Am nächsten Tag Hunderte von Wabos gehört, aus Sehrohrtiefe Flugzeuge und U-Jagdgruppen festgestellt...»

Die Härte gegen sich selbst und die Zähigkeit, mit der Henke versuchte, seinen Gegner endgültig unter Wasser zu bringen, sind über alles Lob erhaben. Er hatte nicht, wie er nach der Silhouette des Schiffes bei Nacht glaubte, einen Kreuzer, sondern das Depot-Schiff der englischen Marine « Hecla « versenkt und den Zerstörer «Marne» torpediert.

Inzwischen hatte sich die Zahl der U-Boote westlich Gibraltars weiterhin vermehrt. Sie wurden schachbrettförmig vor der Enge aufgestellt. Wie bereits im Dezember 1941 konnten sie sich dort tagsüber nur unter Wasser auf halten. Aber auch nachts war es ihnen, nachdem inzwischen das Radar eingeführt worden war, nur eingeschränkt möglich, über Wasser zu operieren.

Auf dem Marsch zu seiner Position in dieser schachbrettartigen Aufstellung traf U 155 (Kapitänleutnant Piening) am 4. November nachts einen Transportverband. Zufällig stand er zwischen dem Verband und seiner Zerstörersicherung. Plötzlich leuchteten in der Nähe Scheinwerfer auf, Wasserbombenangriffe folgten. Anscheinend war ein anderes U-Boot von den Zerstörern festgestellt worden. Zugleich drehten jedoch die Transporter ab, so dass Piening auf grössere Entfernung schiessen musste.

Unmittelbar nach den Torpedoschüssen ging er vor anlaufenden Zerstörern unter Wasser. Er hörte dann aber deutlich 3 Torpedodetonationen und machte später entsprechende Meldung.

Tatsächlich hatte er den Geleitzugflugzeugträger «Avenger» und den Transporter «Ettriek» mit 11‘272 BRT versenkt und einen weiteren Transporter torpediert.

Von der Versenkung des Geleitflugzeugträgers erfuhren wir ausser unbestimmten Gerüchten z. Zt. der Invasion erst nach dem Kriege. Dies ist ein Beispiel, wie gut es die Alliierten verstanden, Verluste geheim zu halten.

Ein weiteres U-Boot, U 413 (Oberleutnant zur See Poel), konnte auf dem Anmarsch zu seiner Gibraltar-Position aus einem Transporter-

6 Der Bold war ein Gefäss mit einer Chemikalie, das aus einem Torpedorohr des U-Bootes ausgestossen werden konnte. Die Chemikalie erzeugte im Wasser Blasen. Diese bildeten für die Unterwasserortung des Gegners eine Echo-Wand in gleicher Weise wie das U-Boot selbst, so dass der Gegner unter Umständen getäuscht wurde und irrtümlicherweise die Blasenwand statt des U-Boots mit Wasserbomben angriff.

Geleitzug die «Warwick-Castle», ein grosses wertvolles Schiff von 20'107 BRT, versenken. –

Mit der Aufstellung vor der Gibraltarstrasse machten wir ähnliche Erfahrungen wie 1941. Gewiss passierten mehrere Geleitzüge diesen Seeraum. Sie waren aber von Bewachungsfahrzeugen und Flugzeugsicherung so stark abgeschirmt, dass sich für die U-Boote keine Lücken zum Angriff boten. Im Gegenteil: sie waren ständig gezwungen, auf Tiefe zu gehen, und hatten innerhalb 24 Stunden kaum genügend Zeit, um ungestört ihre Batterie aufzuladen. Bei dem Versuch, die Invasion durch Versenkung der Nachschub-Transporte westlich von Gibraltar zu bekämpfen, gingen zwei U-Boote, U 98 (Oberleutnant zur See Eichmann) und U 173 (Oerleutnant zur See Schweichel), verloren; vier mussten mit schweren Beschädigungen den Rückmarsch antreten.

Ich verschob die Boote vor Gibraltar weiter nach Westen in feindlicherseits weniger stark gesicherte Gebiete, obwohl hierdurch der Raum, den sie zu überwachen hatten, erheblich vergrössert wurde.

An der westlichen Kante dieser Aufstellung wurden von einem U-Boot aus einem nach Gibraltar laufenden Geleitzug zwar zwei Schiffe versenkt, aber andere günstig in der Vormarschrichtung dieses Konvois stehende U-Boote kamen nicht mehr zum Schuss. Es war der Abwehr gelungen, sie rechtzeitig vor der Annäherung des Geleitzuges unter Wasser zu drücken. In stark und ständig bewachten küstennahen Gebieten wie Gibraltar war das U-Boot der bisherigen Art, das unter Wasser langsam war und zum Aufladen der Batterie auftauchen musste, vor Aufgaben gestellt, die es nicht mehr lösen konnte.

Daher betrachtete ich mit der gleichen schweren Sorge wie im September 1941 den Einsatz der U-Boote vor der Gibraltarstrasse. Sie verbrauchten sich hier, ohne Erfolge erzielen zu können, während sich gleichzeitig in anderen Operationsgebieten des Atlantik eine erhebliche Chance zu Versenkungen bot. Denn ohne Zweifel waren im übrigen Atlantik die Verhältnisse für die U-Boote gerade jetzt besonders günstig geworden, weil die afrikanische Landungsoperation die Alliierten sehr stark zur Zusammenfassung ihrer Sicherungsfahrzeuge zwang. Ich glaubte weder, dass sich ein weiteres Verbleiben der U-Boote vor Gibraltar rechtfertigen liess, noch dass der grosse Versenkungsausfall im Atlantik «durch den militärisch weitaus höheren Wert der Versenkungserfolge gegen den Nachschub zum Mittelmeer wettgemacht» würde, wie die Seekriegsleitung meinte.

Als ich daher am 16. November den Befehl erhielt,[7] die hohen U-Bootverluste im Mittelmeer durch Zuführung neuer Atlantik-U-Boote auszu-

7 B. Nr. 2412 Gkdos Chefsache, in K. T. B. des BdU vom 18.11.1942.

gleichen und 20 U-Boote bis auf Weiteres dauernd westlich Gibraltars und Marokkos in Operation zu halten, legte ich der Seekriegsleitung am 18. November meine Auffassung dar:[8]

«Zusammengefasst sieht der BdU für den weiteren Einsatz gegen die Zufuhren nach Afrika bei denkbar hoher Verlustwahrscheinlichkeit nur geringste Erfolgsaussichten, für die die verhältnismässig hohen Erfolge der ersten Zeit unter den besonderen Umständen des Anlaufens der feindlichen Unternehmungen keinerlei Vergleichsmassstab abgeben und die bei dem Fortführen der feindlichen Absichten nicht entscheidend ins Gewicht fallen können.

Entscheidend nachteilig wird sich dieser Einsatz der U-Boote aber für den Tonnagekrieg im Atlantik auswirken, in welchem der BdU nach wie vor die Hauptaufgabe der U-Boote sieht. Der Tonnagekrieg ist der vielleicht für den Ausgang des Krieges entscheidende Beitrag der U-Boote. Der Gegner hat das klar erkannt, seine Hauptsorge kreist auch heute um die Schlacht im Atlantik, d.h. um den ständigen Kräfteschwund infolge der Versenkungen durch U-Boote.

Wie bereits gemeldet, glaubt der BdU, dass die ausserordentlich hohen Versenkungsergebnisse der letzten Zeit im Atlantik mit den afrikanischen Unternehmungen in ursächlichem Zusammenhang stehen. Wenn diese Versenkungen jetzt durch den Abzug der U-Boote nach dem Gibraltargebiet und ins Mittelmeer abnehmen, so kann das dem Gegner nur recht sein. Das muss sich auf lange Sicht im Sinne einer Stärkung, nicht aber einer Schwächung des Gegners aus wirken.

Nach Ansicht des BdU ist hier eine Frage von weitgehendster Auswirkung zu entscheiden. Der BdU ist der klaren Überzeugung, dass das Schwergewicht der U-Bootkriegführung im Atlantik liegen muss, dass die Boote im Tonnagekrieg den wirksamsten Beitrag für die Gesamtkriegführung leisten, dass die hierfür vorliegenden günstigen Verhältnisse ausgenutzt werden müssen, und dass die Abkehr von diesem Grundsatz nur zum Schaden der Gesamtkriegführung sein kann.

Der BdU bittet, die erlassenen Befehle auf Grund der vorstehenden Überlegungen erneut zu überprüfen.»

Die Seekriegsleitung konnte sich jedoch meiner Ansicht nicht voll anschliessen.

«Das U-Boot», erwiderte sie, «ist wegen Mangels an anderen Kräften unser einziges Mittel in diesem Kriege, um den Gegner nicht völlig unbehindert zu lassen.»

8 BdU Gkdos 508 vom 18.11.1942.

Sie lehnte den Abzug der Boote aus dem Gebiet westlich Gibraltars ab, erklärte sich aber am 23. November mit einer Verminderung auf 12 U-Boote einverstanden. Weitere 4 Boote sollten in das Mittelmeer gehen.

Ich wollte aber auch die 12 U-Boote westlich Gibraltars aus diesem so gefährlichen Gebiet entfernen und machte daher der Seekriegsleitung den Vorschlag, zu versuchen, mit diesen U-Booten den nach Gibraltar laufenden Nachschub verkehr der Amerikaner bereits im freien Seeraum westlich der Azoren zu erfassen.

«... Wenn kein Geleitzug gefunden wird, wird die Operation zum Misserfolg. Andererseits kann die Erfassung auch nur eines Konvois einen Erfolg bringen, der weitaus grösser sein kann, als die bisher erreichten Gesamterfolge ...»[9]

Die Seekriegsleitung war einverstanden. Ich schickte die 12 U-Boote in einem Aufklärungsstreifen nach Westen und liess sie auf dem 40. Längengrad stehen. Dort wurden am 6. Dezember 1942 vier Schiffe mit Kurs nach Gibraltar versenkt. Unter ihnen befand sich der Transporter «Ceramic» mit Truppen an Bord. Geleitzüge, die nach Gibraltar liefen, wurden jedoch nicht erfasst. Sie kreuzten den Atlantik weiter südlich, wohin die U-Boote aus Brennstoffmangel nicht mehr verlegt werden konnten.

Als sie nach Verbrauch ihrer Brennstoffvorräte den Rückmarsch antreten mussten, hob am 23. Dezember 1942 die Seekriegsleitung ihre Weisung zur Bekämpfung des Mittelmeernachschubs auf. Der Einsatz der U-Boote gegen die alliierte Operation in Nordafrika fand damit sein Ende.

Als am 8. November die Landung in Marokko begann, hatte ich dorthin alle im Atlantik verfügbaren Boote gesandt, ausgenommen nur die bereits brennstoffschwachen Boote im Nordatlantik, weil diese den Gibraltarraum nicht mehr mit Vorräten, die für eine Operation ausreichten, erreichen konnten. Sie blieben daher im Nordatlantik stehen und wurden zu einem U-Bootrudel zusammengefasst, dessen Ansatz auf einen Geleitzug (ONS 144) gelang. Ohne eigene Verluste wurden fünf Schiffe mit 25'396 BRT und die Korvette «Montbretia» versenkt. Nach dieser Operation hatten die U-Boote nur noch so wenig Brennstoff, dass er für einen tagelangen Geleitzugkampf nicht mehr ausreichte; daher löste ich die Gruppe auf; sie versenkte noch mehrere Einzelfahrer ostwärts Neufundland.

Ich hatte diese Boote, die allein für die Kriegführung im Nordatlantik übriggeblieben waren, bis zur letzten Neige ihrer Vorräte draussen stehen lassen. Auf die Funkmeldungen, die einzelne Kommandanten bereits vor

9 K. T. B. des BdU vom 25.11.1942.

der Unternehmung gegen den ONS 114 abgaben, dass sie nur noch geringe Brennstoff- und Proviantvorräte besässen, hatte ich geantwortet: «Der BdU lässt keinen verhungern.»

Wie es aber so oft im Leben ist: das Schicksal stellte mir sehr bald die Quittung darüber aus, dass ich hier ein Versprechen gab, bei dem ich den Mund etwas zu voll nahm. Nachdem die U-Boote alle Torpedos verschossen hatten, setzte ich ihre Versorgung für den 21. November 1942 etwa 500 sm nordwestlich der Azoren fest. Dort erwartete sie der U-Tanker U 460 (Kapitänleutnant Schnoor).

Auch aus den amerikanischen Seegebieten zurückkehrende U-Boote waren auf diesen Treffpunkt bestellt, so dass schliesslich neun U-Boote, die unter allen Umständen Brennstoff und Vorräte ergänzen mussten, bei der «Milchkuh» versammelt standen. Da setzte eine so starke und anhaltende Wetterverschlechterung ein, dass an eine Ölabgabe nicht zu denken war. Einzelne Boote, die nur noch wenige Liter Öl besassen, trieben bewegungsunfähig und stark schlingernd in der schweren See. Manche waren gezwungen, die Beleuchtung und alle elektrischen Geräte abzustellen und auf warme Mahlzeiten zu verzichten. Sie hatten nicht einmal genug Brennstoff, um die Batterie aufzuladen.

Bei Entdeckung durch den Gegner wären diese U-Boote jeder Verfolgung hilflos ausgeliefert gewesen. Zu allem Überfluss trieben sie auch noch auseinander, was einen Funkverkehr notwendig machte, um sie wieder zusammenzuführen. Hierdurch entstand zusätzliche Gefahr. Als nach mehreren Tagen Wetterbesserung einsetzte, gingen die Beölung und Proviantabgabe schnell vonstatten. Alle Boote konnten den Rückmarsch nach den Biskaya-Häfen antreten und alle kamen heil an. Eine grosse Last fiel mir von der Seele. Ich hatte wieder einmal gelernt, dass auch in der Ausnutzung der Seeausdauer der U-Boote Mass gehalten werden musste.

Der operative Nutzen der U-Tanker war seit ihrem ersten Einsatz im April 1942 gross. In vielen Fällen hatte er die Wirkung, dass wir unsere Stützpunkte an der Biskaya praktisch um ein- bis zweitausend Seemeilen nach Westen verschoben. Selbstverständlich wusste der Gegner bald von dieser neuen Versorgungsmöglichkeit für unsere Kampf-U-Boote in See und bemühte sich, die Tanker bei der Brennstoffabgabe zu finden und zu vernichten. Daher suchte die U-Bootführung sehr sorgfältig die Versorgungsplätze aus, sie waren «die stillsten Winkel» in den weiten Seeräumen des Atlantik, in denen mit grösster Wahrscheinlichkeit Schiffsverkehr nicht zu erwarten war. Bisher hatten wir mit dieser Auswahl Glück gehabt. –

Nachdem die Seekriegsleitung am 23. November die U-Boote westlich von Gibraltar auf 12 vermindert hatte, konnte die U-Bootführung die Boote, die aus den Biskaya-Häfen ausliefen, wieder zum Geleitzugkampf in den Nordatlantik schicken. Wir wollten mit ihnen einen nach England gehenden Geleitzug erfassen, der am 4. Dezember etwa den 45. Längengrad erreichen musste, und stellten dort einen Vorpostenstreifen auf.

Das Boot U 524 (Kapitänleutnant Freiherr von Steinäcker), das zu diesem Streifen gehörte, hatte ein besonderes Empfangsgerät an Bord, um englischen Sprechverkehr auf Ultra-Kurzwelle zu beobachten, und hörte am 4. Dezember ab 18 h damit englische Funksprüche. Da uns die Reichweite des Gerätes aber nicht bekannt war, hatten wir keine Sicherheit, ob das, was wir hörten, von einem weit entfernten oder von dem erwarteten, näher stehenden Geleitzug stammte.

Die U-Bootführung nahm die zweite Möglichkeit an und entschloss sich, entsprechend zu operieren. Das U-Bootrudel wurde mit hoher Fahrt nach Nordosten verlegt, und wirklich bekamen wir am übernächsten Tag den Geleitzug in Sicht.

Auch eine andere U-Boot-Gruppe, die weiter ostwärts stand, wurde nun auf das gleiche Ziel angesetzt, so dass schliesslich 22 U-Boote zur Stelle waren.

Unsere Erwartungen waren, als die erste Kampfnacht am Geleitzug begann, hoch gespannt. Aber mit dem Fortschreiten der Nachtstunden begann ich, mir Sorgen zu machen. Denn innerhalb kurzer Zeit wurden in meiner Befehlsstelle 11 englische Funksprüche aufgenommen, die von der am Geleitzug befindlichen Luftsicherung stammten. Sie enthielten Meldungen darüber, dass U-Boote gesichtet und angegriffen wurden. Die Luftsicherung an diesem Geleitzug schien auch während der Nacht besonders stark zu sein.

Dies bestätigte sich. Die Erfolge der U-Boote waren deshalb gering. Die Boote meldeten, dass sie 6 Schiffe versenkt und drei Schiffe sowie einen Zerstörer torpediert hatten. Es ging jedoch kein Boot an diesem Geleitzug durch feindliche Einwirkung verloren.

Aber hierbei geschah es zum erstenmal, dass ein deutsches U-Boot ein anderes rammte.

Die Gefahr der Kollision zwischen U-Booten bei Anwendung der Rudeltaktik war immer und grundsätzlich vorhanden. Sie war uns schon im Frieden ein Gegenstand der Sorge gewesen, musste aber im Interesse der grossen militärischen Vorteile dieser Taktik in Kauf genommen werden.

Schärfste Aufmerksamkeit der Kommandanten und Brückenwachen hatte im Frieden bei den gemeinsamen U-Bootübungen seit 1935 jeden Unfall vermieden. Der so bedauerliche Verlust von U 18 im November

1936 hatte andere Ursachen. U 18 wurde bei einer Angriffsübung unter Wasser auf Sehrohrtiefe durch ein Torpedoboot gerammt.

Auch im Kriege waren bisher bei den gemeinsamen Nachtangriffen keine Zusammenstösse vorgekommen, obwohl es in der gröberen Atlantiksee für die Ausguckposten noch schwieriger war, den Turm eines anderen U-Bootes bei Nacht und zwischen den anrollenden Seen zu entdecken. Ausserdem war die Aufmerksamkeit der Brückenwache am Feinde viel stärker und in anderer Richtung beansprucht als im Frieden. Bisweilen waren bereits gefährliche Ramm-Situationen zwischen U-Booten am Geleitzug entstanden. Aber immer konnten Achtsamkeit und rasches Ausweichen der Kommandanten die Gefahrsituation noch im letzten Augenblick meistern. Diesmal machte das Schicksal aber Ernst. Der Kommandant von U 221 (Kapitänleutnant Trojer), einer der besten U-Bootkommandanten, berichtet in seinem Kriegstagebuch am 8. Dezember 1942:

«Mit grosser Fahrt dem Geleitzug nachgestossen. 2134 h, dunkle Nacht, Seegang 5, Regenböen. Deutsches U-Boot Steuerbord voraus in Regenbö. Trotz harten Abdrehens in Höhe der wasserdichten Back leicht gerammt. Im Boot ist es kaum zu spüren.

Das andere Boot schwimmt noch, im Rangehen sackt es ab. Einige Taschenlampen, etwa 30 Mann mit Tauchrettern und Schwimmwesten. Mit Scheinwerfer geleuchtet, Leute zur Ruhe ermahnt, rufen dauernd um Hilfe. Mit Sanderleinenpistole und Wurfleinen, mit angesteckten Schwimmwesten gefischt. Der Seegang macht die meisten Versuche zunichte. Einige Leute an Leinen befestigt aussenbords geschickt, erreichen auch nichts. Nur ein Unteroffizier und drei Mann können die Leinen reichen und in der Brandung, die bis zur Brücke schlägt, eben noch geborgen werden. Es ist U 254 . .. Nach über zwei Stunden der Bemühungen, während welcher dauernd mit dem Scheinwerfer geleuchtet wurde, werden im Osten zwei Leuchtkugeln geschossen und ein Fahrzeug setzt zwei Lichter ...»

Dieser tragische Verlust von U 254 mit nahezu seiner ganzen Besatzung und seinem vorzüglichen Kommandanten Gilardone traf uns hart. Aber dagegen stand die härtere Notwendigkeit, dass die U-Boote zusammen operieren mussten. Ich schrieb zu dem Vorfall, als ich ihn am 28. Dezember 1942 durch Funkspruch von U 221 erfuhr, im Seekriegstagebuch des BdU:

«Zum erstenmal ist während der Geleitzug-Operation ein Ramming zwischen zwei Booten eingetreten und damit ein Boot verlorengegangen. Soweit hier zu übersehen, ist dieser Unglücksfall in dunkler Nacht bei hoher See eingetreten, so dass vermutlich dem rammenden Boot keine

Schuld beizumessen ist. Bei der Vielzahl der Boote in Geleitzugoperationen musste seit Langem mit derartigen Havarien gerechnet werden. Hierüber angestellte Überlegungen ergaben, dass es zweckmässig ist, im Allgemeinen nicht mehr als 13 bis 15 Boote an einem Geleitzug zu haben. Irgendwelche taktischen Einschränkungen bezüglich der Zahl der angreifenden Boote, der Zeit des Angriffs, der Aufstellung zum Angriff, durch welche Zusammenstösse vermieden werden sollen, werden abgelehnt, da es bei der Schwierigkeit der Geleitzugbekämpfung falsch ist, den Booten in dieser Hinsicht auch nur die geringsten Bindungen zu geben. Bei der Schwierigkeit der Geleitzugbekämpfung muss einmal jede Angriffschance entschlossen ausgenutzt werden, zum anderen darf der den Booten immer wieder eingehämmerte Grundsatz «so schnell wie möglich nach vorn, so schnell wie möglich angreifen, jede Angriffschance sofort ausnützen» nicht aus Sicherheitsgründen durchbrochen werden ...»

Mitte Dezember setzten so schwere Weststürme ein, dass in dieser Zeit bei den Geleitzugkämpfen nur wenige Handelsschiffe und der Zerstörer «Firedrake» versenkt wurden. Erst Ende Dezember sollte es wieder zu einem erfolgreichen Unternehmen im Nordatlantik kommen.

Am 26. Dezember kam ein weststeuernder Konvoi in Sicht. Einige Boote kamen bereits am 27. Dezember an ihn heran und versenkten in der ersten Nacht 4 Schiffe. Am nächsten Tag setzte Nebel ein. Es gelang aber U 260 (Kapitänleutnant Purkhold), durch Unterwasser-Horchpeilung[10] Fühlung an dem Geleitzug zu behalten, so dass auch die anderen Boote trotz der Wetterlage heranschliessen konnten. Als es gegen Abend plötzlich aufklarte, standen die U-Boote innerhalb der Aussensicherung des Geleitzuges in der Nähe der Schiffe. Die Nachtangriffe begannen, die Aussensicherung konnte nicht mehr rechtzeitig zur Verstärkung des Schutzes herankommen, die Nahsicherung war den U-Bootangriffen nicht gewachsen.

13 Schiffe mit 67'437 BRT wurden aus diesem Geleitzug versenkt und eines von 7'087 BRT torpediert. Dies war zum Ende des Jahres ein guter Abschluss in der Schlacht im Nordatlantik.

Wie verlief der U-Bootkrieg vom Oktober bis Dezember 1942 in den anderen Operationsgebieten?

10 Die U-Boote waren mit Schallempfangsgeräten ausgerüstet, die am besten empfingen, wenn das U-Boot getaucht war, also die störenden Geräusche des Seegangs am Bootskörper, welche bei der Überwasserfahrt stets auftraten, fortfielen. Deshalb musste ein U-Boot, das durch «Horchpeilung» Fühlung halten wollte, auf seinem Marsch immer wieder tauchen, um den Standort des Gegners zu erhorchen.

Im amerikanischen Raum hatten wir zu Beginn des Jahres unmittelbar unter der Küste der Vereinigten Staaten gekämpft, waren dann vor der verstärkten Abwehr in die Karibik ausgewichen, und waren, als auch hier die grossen Versenkungsergebnisse ausblieben, mit dem Schwerpunkt unserer U-Bootaufstellung in den amerikanischen Gewässern an die östliche Grenze der Karibischen See, in die Gewässer östlich und südlich Trinidads gegangen.

Im September waren die Boote am Verkehrsknotenpunkt Trinidad besonders erfolgreich. Wegen der grossen Verluste, die die Alliierten dort erlitten hatten, glaubte ich, dass der Gegner sehr bald alles tun würde, um diesen wichtigen Punkt seiner Schiffahrt gegen U-Bootangriffe zu sichern. Ich erwartete daher im Oktober nicht viel von einem weiteren Einsatz der U-Boote in diesem Gebiet.

Meine Ansicht erwies sich als falsch. Die Sicherung, besonders die Luftsicherung, war zwar erheblich verstärkt worden, aber in der Ortung und im Angriff bei Nacht fehlte dem Gegner die Erfahrung.

Wesentlich für unsere Kriegführung in diesem Seeraum war vor allen Dingen, dass die Schiffahrt hier immer noch, ohne Geleitzüge zu bilden, stossweise auf bestimmten Routen lief und diese sogar dann noch beibehielt, wenn der amerikanischen Führung nach Notrufen angegriffener Schiffe klar sein musste, dass U-Boote den Schiffahrtsweg gefunden hatten. Infolgedessen blieben wir auch im Oktober bei der Taktik, eine einmal entdeckte «Goldader» des Verkehrs, so schnell es möglich war, mit allen verfügbaren U-Booten anzugreifen.

So konzentrierten wir uns auf die Verkehrsstösse vor der Orinoco-Mündung, dann im freien Seeraum 300 bis 400 sm vor der Küste und ferner im Gebiet westlich von Trinidad bis Aruba.

Jedesmal lohnte der Einsatz. Die Boote versenkten in diesen Seegebieten vom 1. Oktober bis zum 7. November 25 Schiffe. Ein U-Boot, U 512 (Kapitänleutnant Wolfgang Schultze), ging dort in dieser Zeit durch Luftangriffe verloren; mehrere andere wurden, hauptsächlich durch Bombenangriffe amerikanischer Flugzeuge, leicht und zwei schwer beschädigt. U 505 (Oberleutnant zur See Zschech) hatte bei einem überraschenden Angriff aus der Luft sehr viel Glück. Es wurde im Tiefangriff von einer schnellen Maschine angeflogen. Die erste abgeworfene Bombe fiel auf die achtere 3,7-Kanone des aufgetauchten U-Bootes und explodierte beim Aufschlag. Das Boot wurde zwar beschädigt, das angreifende Flugzeug stürzte jedoch durch die Detonationswirkung seiner eigenen Bombe ab, so dass dem U 505 weitere Angriffe erspart blieben. Es konnte sich absetzen und reparieren, wurde wieder tauchklar und erreichte, nach Hause «humpelnd», glücklich seinen Stützpunkt an der Biskaya-Küste.

Seit Ende Oktober liessen im Seeraum ostwärts Trinidad die grossen Erfolge nach. Anscheinend war der Verkehr in Geleitzüge zusammengefasst worden, die von Süden kommend über Freetown nach Trinidad liefen und die in dem immer stärker luftüberwachten Raum schwer zu finden waren.

Vor Freetown traf am 1. Oktober die U-Bootgruppe «Iltis» ein. Sie wurde in Sektoren aufgeteilt, deren Scheitelpunkt in Freetown selbst lag. Auf diese Weise wurde der ganze Seeraum überdeckt, und die U-Boote hatten in ihrem Abschnitt Bewegungsfreiheit, ohne sich gegenseitig zu stören.

Zunächst galt es, Art und Wege des Verkehrs festzustellen. Die U-Bootführung hoffte nach den früheren Erfahrungen vor Freetown, dass auch diesmal der U-Booteinsatz in diesem Gebiet ergiebig werden würde. Kapitänleutnant Cremer, der Kommandant von U 333, ging in seinem Sektor so nah wie möglich an Freetown heran, um die Verkehrslage zu erkunden.

Hierbei hatte er ein Erlebnis, das die wechselvollen Geschicke des U-Bootdaseins besonders deutlich zeigt. Er schildert in seinem Kriegstagebuch.

«... 6.10.1942, 0400 h, 70 sm westlich Freetown, dunkle Nacht, schlechte Sicht, Regen. Absicht war, den befohlenen Sektor nach Freetown zu auf flachem Wasser zu überwachen. Um 0526 h die 200-m-Linie passiert. Kurz vor 0600 h ging ich von der Brücke, um mich von der Navigation und der Lotung zu überzeugen. Minuten später kam: «Kommandant auf die Brücke.» Etwa 500 Meter Steuerbord achteraus lief eine Korvette mit Höchstfahrt auf uns zu. Ein Wegtauchen in dieser Situation war nicht möglich. Die Korvette hätte das Boot beim Wegtauchen gerammt.

Gleichzeitig, wie ich auf die Brücke hochkam, setzte ein Feuerüberfall mit Kanonen und Fla-Mg durch die Korvette ein. Ich drehte hart Steuerbord und ging auf dreimal äusserste Kraft. Es fiel sofort die gesamte Brückenwache, einschliesslich Kommandant, um und war verwundet. I. Wachoftizier und ich standen sofort wieder auf. Er Ijatte einen Schuss durch den Hals, ich mehrere Einschüsse im Arm. Durch den Luftdruck einer Granate wurden wir beide in den Turm hineingeworfen, gingen jedoch sofort wieder auf die Brücke. Nachdem der Wachoftizier noch am Arm verwundet worden war, befahl ich ihm, mich allein oben zu lassen. Mit dem noch unverwundeten Arm reichte ich sämtliche auf der Brücke verwundet Liegenden in den Turm.

Währenddessen schoss die Korvette ununterbrochen weiter. Durch Hart-

ruder-Manöver gelang es, ein Ramming zu verhindern. Dann gab ich den Befehl: «Klar bei Schwimmwesten und Tauchrettern.» Inzwischen wurde ich am Kopf verwundet und erneut durch den Luftdruck einer Granate in den Turm geworfen. Als ich wieder auf die Brücke kam, erhielt ich einen Splitter in die Brust. Die Korvette drehte laufend mit und versuchte immer wieder, das Boot zu rammen. Da ich mittlerweile durch den Blutverlust geschwächt war – das linke Auge war voll Blut – ich konnte nur mit einem Auge sehen –, entschloss ich mich zu dem letzten Gewaltmittel, das Boot durch Tauchen zu retten. Ich legte mich auf den parallelen Kurs mit der Korvette und fuhr selbst vor ihr her. Als die Korvette zum Rammstoss ansetzen wollte, drehte ich hart Steuerbord ab, so dass sie das Boot nur noch am Heck berührte. Ich lief dann quer zu ihrem Kurs ab und ging bei einer Entfernung von 1'000 m unter Wasser. Die Korvette konnte so schnell nicht nachdrehen und mich nicht mehr beim Tauchen rammen. Der Kommandant drüben dachte wahrscheinlich, das Boot säuft ab, da die Brücke wie ein Sieb durchlöchert war und er wohl annahm, dass die gesamte Brückenwache ausgefallen sei. – Durch Wassereinbruch berührte das Boot den Grund (100 m).

Der Wassereinbruch konnte behoben werden, und durch Lenzen und Anblasen wurde das Boot nach einiger Zeit vom Grund gelöst. Die Korvette warf inzwischen Wasserbomben.

Da es noch dunkel war und unter Wasser ein Lenzen des eingedrungenen Wassers durch Ausfall der Hauptlenzpumpe unmöglich war, das Boot ferner durch die Wabo-Verfolgung gefährdet wurde, entschloss ich mich, die noch 3/4 Stunde andauernde Dunkelheit auszunutzen und über Wasser abzulaufen. Die Korvette war hinter mir her und schoss Leuchtgranaten ...»

Der Kommandant und der erste Wachoffizier waren schwer verwundet. Das Boot wurde auf einem Treffpunkt mit U 107 (Kapitänleutnant Gelhaus) zusammengeführt. Ein «Kommandantenschüler», das ist ein angehender U-Bootkommandant, der zu seiner Unterrichtung eine Feindfahrt mitmachte, stieg von U 107 als Kommandant auf U 333 über und brachte das Boot in seinen Stützpunkt. –

Die Erfolge der Boote vor Freetown entsprachen diesmal nicht den Erwartungen. Ich schrieb dazu am 31. Oktober 1942 im Kriegstagebuch:

«Dies ist umso merkwürdiger, als mehrere Agentenmeldungen von besonders grossen Truppen- und Materialtransporten nach Freetown und nach der Besetzung von Liberia durch die USA auch nach Liberia berichten. Anzunehmen ist, dass es dem Engländer endlich gelungen ist, auch

diesen Hafen im grossen Masse in sein Geleitzugsystem einzubauen, was nach den zahlreichen Versenkungen im Juli 1942 einmal eintreten musste. Ein Erfassen von Konvois vor Freetown ist angesichts der Luft- und Seeüberwachung, die ein nahes Herangehen wegen der geringen Wassertiefen und der meist glatten See nicht gestattet, sehr schwierig ...»

Ich nehme heute an, dass diese Agentenmeldungen Falschnachrichten waren, die von den Alliierten ausgestreut wurden, um von der beabsichtigten Nordafrikalandung abzulenken und uns irrezuführen. Das gelang ihnen jedenfalls vollständig, was meine Person und das Seegebiet von Freetown anbetrifft.

Ich wollte ausserdem feststellen, wo der Verkehr von Freetown nach Trinidad lief und zog daher im November die Boote aus dem Freetownraum und die Rückmarschierer vom Kap der Guten Hoffnung in dem Seegebiet zwischen der brasilianischen Küste und einem Punkt 400 sm nördlich des St.-Pauls-Felsens zusammen. Nach anfänglichen Misserfolgen konnten hier im Dezember 7 Schiffe versenkt werden.

Zwei andere U-Boote hatten einen Vorstoss zur Kongomündung gemacht. Aber auch dort trafen sie nicht auf den von der Seekriegsleitung und der U-Bootführung erwarteten grossen Verkehr. Das einzige Ergebnis war die Torpedierung des Kreuzers «Phoebe» durch U 161 (Kapitänleutnant Achilles), den «Lochkriecher» von Port of Spain und Port Castries.[11] Er selbst meldete nur die Torpedierung eines Zerstörers vom Typ «Balch», ein Beweis, wie schwer es ist, während des Angriffs den Typ eines Kriegsschiffes nach der Silhouette festzustellen.

Das andere zum Kongo entsandte Boot, U 126 (Kapitänleutnant Bauer), bekam bei einem Unterwasserangriff Wasserbomben. Es erlitt Wassereinbruch in die Oberdecks-Torpedotuben und sank sehr schnell auf Tiefe. Nur dadurch, dass der Kommandant alle Tanks sofort mit Pressluft anblasen und auf die höchste Fahrtstufe gehen liess, konnte er auf 240 m Tiefe das absackende Boot endlich auffangen. Dies war die grösste Tauchtiefe, die je ein Boot des Typs IX C erreichte, ohne dass der Wasserdruck von 24 Atü[12] den Druckkörper des Bootes eingedrückt hätte. Als es nach Einbruch der Dunkelheit auftauchte, war die Batterie leer und die Pressluft aufgebraucht. Es konnte also nicht wieder tauchen. Was würde ihm an der Wasseroberfläche begegnen?

«... 2057 h aufgetaucht. Zerstörer liegt etwa 600 m hinter mir und

11 Siehe Seite 207.

12 Eine Wassersäule von 10 m Höhe übt einen Druck von gleicher Stärke aus wie die Erdatmosphäre auf jeden Gegenstand der Erdoberfläche in Meereshöhe, nämlich 1 «atü». Bei einer Wassertiefe von 240 m lastet also auf dem U-Boot zusätzlich der Druck von 24 atü = 24 Erdatmosphären.

läuft mit geringer Fahrt ab. Verlasse mit meinem einen klaren Diesel mit «Langsamer Fahrt» quälend langsam den Schauplatz und setze mich ab. Das Resümee des Tages ist gering, aber so bitter eine derartige Verfolgung auch ist, gibt sie uns doch unbegrenztes Vertrauen in die Güte des Bootes und in den Geist der Besatzung ...»

Wir hatten die Gruppe «Eisbär», die Boote, die nach Kapstadt gehen sollten, am 14. September 1942 nach der Versenkung der «Laconia» verlassen. Der Plan der Kapstadt-Operation sah vor, dass zunächst zwei U-Boote überraschend auf der Reede von Kapstadt auftreten sollten. Agentenmeldungen besagten, dass dort bis zu 50 Schiffe gleichzeitig vor Anker lägen. Erst wenn dieser Angriff geglückt war, sollten auch die anderen Boote Angriffserlaubnis erhalten.

U 68 (Korvettenkapitän Merten) und U 172 (Kapitänleutnant Emmermann) hatten sich während der Öl-Brennstoffversorgung im Südatlantik entsprechend verabredet. Als sie zum vereinbarten Termin vor Kapstadt eintrafen, fanden sie kein Schiff auf der Reede vor. Sofort meldeten sie die Lage und erbaten und erhielten die Angriffserlaubnis für alle Boote. Es hatte den Anschein, als ob die Überraschung nicht geglückt sei. Trotzdem versenkten sie in den nächsten drei Tagen 13 Schiffe.

Gleichzeitig mit der aus IX-C-Booten gebildeten Gruppe «Eisbär» war auch das erste fertiggestellte Boot des Typs IX D 2 des Fern-U-Boottyps, U 179 (Fregattenkapitän Sobe), im Seeraum des Kaps der Guten Hoffnung eingetroffen. Es hatte im Südatlantik durch höhere Fahrt den Vorsprung der Gruppe «Eisbär» eingeholt. Sobe versenkte im ersten Angriff stakt ein Schiff, wurde aber noch am gleichen Tage durch den Zerstörer «Active» vernichtet. Diese Versenkung blieb der einzige U-Bootverlust in diesem Seegebiet bis zum Sommer 1943.

In der zweiten Oktoberhälfte, als die Gruppe «Eisbär» den Heimmarsch antreten musste, trafen die nächsten drei Boote des Fern-U-Boottyps vor Kapstadt ein, so dass dieser Seeraum vorerst dauernd besetzt blieb.

Die Unternehmung vor Kapstadt war ein voller Erfolg. Wir versenkten dort im Oktober 1942 siebenundzwanzig Schiffe mit 161‘121 BRT, «von denen viele voll wichtiger militärischer Ladung waren».[13] Mehrere grosse wertvolle Truppentransporter gingen dem Gegner verloren. Am 9. Oktober wurde die «Oronsay», 20‘043 BRT, versenkt, am 10. Oktober die «Orcades» mit 23‘456 BRT. Nördlich der Insel Ascencion wurde die «Duchess of Atholl» mit 20‘119 BRT torpediert und sank. «Dies

13 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 269.

waren schwere Verluste, denn solche Schiffe konnten niemals während des Krieges ersetzt werden.»[14 15]

Wir konnten zufrieden sein.

Die drei Fern-U-Boote dehnten in den folgenden Wochen ihre Operationen in den Indischen Ozean aus. Sie gingen bis zur Küste von Lourenço Marquez und versenkten dort bis zum Ende des Jahres etwa 20 Schiffe. «Der Angriff der U-Boote war sehr ergiebig gewesen», sagt Roskill. «Sie haben dort bei weit geringerem Aufwand mehr Schaden angerichtet als die getarnten Hilfskreuzer, die ihre Vorgänger auf diesem Kriegspfad gewesen waren.»

Aus dieser englischen Darstellung unseres Angriffs auf den Verkehrsknotenpunkt Kapstadt geht heute hervor, dass die britische Admiralität schon lange die dortige Häufung unzureichend gesicherter Schiffe mit Sorge betrachtet hatte.

Es gab in der Admiralität die Dienststelle des «Submarine Tracking Room», deren Aufgabe es war, alle Bewegungen unserer U-Boote zu verfolgen und aus ihnen Schlüsse auf die Zielrichtung unserer U-Booteinsätze zu ziehen. Am 21. September 1942 hatte dieser «Submarine Tracking Room» eine Warnung ausgegeben, wonach eine Südbewegung von U-Booten im Atlantik bevorzustehen scheine. Es wurden daher im Kapstadtgebiet die möglichen Schutzmassnahmen getroffen. Sie konnten aber nicht verhindern, dass die Schiffahrt dort trotzdem schwere Verluste durch U-Bootangriffe erlitt.

Die Folgerung hieraus für die englische Admiralität war, dass «U-Boot-Abwehr-Verstärkungen hinausgeschickt werden mussten, obwohl doch die weit voneinander entfernten Angriffsstösse des Feindes die Amerikaner und uns schon gezwungen hatten, unsere unzureichenden Sicherungsstreitkräfte in gefährlichem Grade aufzusplittern».

«In diesen Monaten erntete die Methode der deutschen U-Bootführung, andauernd nach weichen Stellen in unserer Verteidigung zu suchen, selbst wenn sie die U-Boote hierfür Tausende von Meilen weit über See schicken musste, ihren grössten Lohn.» [13]

Ein Rückblick auf die U-Booterfolge der letzten drei Monate des Jahres 1942 ergibt:

Nach britischen Angaben wurden durch U-Boote im Oktober 94 Schiffe mit 619‘417 BRT, im November 119 Schiffe mit 729‘160 BRT und im

14 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 270.
15 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 270/271.

Dezember 60 Schiffe mit 330'816 BRT versenkt. An diesen Zahlen hatten die deutschen U-Boote bei Weitem den grössten Anteil.

Ihr Potential, d.h. ihr Versenkungsergebnis pro Boot und Seetag, war im Oktober 172 BRT, im November 220 BRT und im Dezember 96 BRT. Im Oktober verloren wir 12, im November 6 und im Dezember 5 U-Boote. Das waren jeweils 12,4%, 6,3% und 5,1% der in See befindlichen Boote.

Das grösste Versenkungsergebnis wurde also im November erzielt. Auch der Wirkungsgrad jedes U-Bootes erreichte in diesem Monat den höchsten Stand des letzten Vierteljahres. Und: Der Erfolg im November 1942 wurde errungen, obwohl eine grosse Zahl von U-Booten zur Bekämpfung der nordafrikanischen Invasion aus dem Handelskrieg abgezogen war, die im Invasionsraum nur wenig erreichten.

Eine der Ursachen für das hohe November-Ergebnis war die Schwächung der Sicherung an den Handels-Konvois zugunsten der Landungsoperation in Nordafrika. Die englische Admiralität hatte «ungefähr 100 Sicherungsfahrzeuge» für die Landung zusammengefasst. Dass die Verluste der zu dieser Zeit so unzureichend geschützten Handelsschiffahrt nicht höher waren, lag, wie die Engländer erkannten, daran, «dass der Feind einen grossen Teil seiner Kräfte für die Landungsoperation, wenn auch zu spät, abgezogen hatte».[16]

Dass trotz des Abzugs deutscher U-Boote aus dem Atlantik angesichts der Konzentrierung der englischen U-Bootabwehrschiffe bei der Landungsoperation im November so viel erreicht wurde, zeigt, wie zweifelhaft es ist, ob der Einsatz der U-Boote im Invasionsgebiet überhaupt richtig war. Auf jeden Fall wäre bei ihrer Belassung in den Gebieten der «Tonnageschlacht» ein erheblich höherer Erfolg als an der nordafrikanischen Küste zu erzielen gewesen.

Das Versenkungsergebnis nur durch U-Boote im ganzen Jahr 1942 war sehr hoch: 1'160 Schiffe mit 6'266'215 BRT fielen den Achsen-U-Booten zum Opfer, hiervon wiederum bei Weitem die meisten den deutschen.

Die Verlustquoten im gleichen Zeitraum waren nicht beunruhigend. Im Jahre 1941 betrugen sie 11,4% der monatlich in See stehenden U-Boote, im ersten Halbjahr 1942, in den günstigen Monaten des Kampfes in den Gewässern der Vereinigten Staaten, sanken sie auf 3,9% und stiegen im zweiten Halbjahr 1942, als der Kampf unter den einfachen Abwehrverhältnissen im amerikanischen Raum zu Ende gegangen war, auf durchschnittlich 8,9% an.

16 Roskill, «The War at Sea», Band II, 217/218.

Dieser Prozentsatz lag also trotz der inzwischen im Wesentlichen durch Flugzeuge und Überwasserortung verstärkten feindlichen Abwehr unter dem des Jahres 1941.

Die Zahl der Front-U-Boote hatte sich vermehrt, obwohl der Nachschub im monatlichen Durchschnitt nicht die erwarteten 20, sondern nur 17 Neubauboote gebracht hatte.

Während des Krieges rechnete die deutsche U-Bootführung mit Erfolgszahlen, die noch über den angegebenen tatsächlichen Versenkungen lagen, weil die Meldungen der U-Bootkommandanten höhere Ziffern nannten als die wirklichen. Diese Differenz ist menschlich begründet.

Trotz des Bestrebens, genau zu melden, konnten besonders bei den nächtlichen Geleitzugkämpfen, hervorgerufen durch Dunkelheit, gleichzeitiges Schiessen mehrerer U-Boote und die Unmöglichkeit, längere Zeit konzentriert zu beobachten, leicht Selbsttäuschungen entstehen.

Bei Einzelversenkungen deckten sich nach den später gemachten Feststellungen die Meldungen im Allgemeinen mit den wirklichen Verlusten des Gegners. Die U-Bootführung hatte aber während des Krieges im Ganzen ein zu günstiges Bild von den Erfolgen ihrer Waffe.

Immerhin waren wir uns zu diesem Zeitpunkt, nach mehr als drei Jahren Kriegsdauer, durchaus bewusst, was die zunehmende Entfaltung der Kräfte der beiden grössten Seemächte der Welt für die U-Bootwaffe, die allein die Last des Kampfes gegen sie zu tragen hatte, in Zukunft bedeuten konnte. Überwasser-Ortung und Luftüberwachung des Gegners machten uns immer mehr Sorge. Wir konnten auch für das Jahr 1943 nur das eine Ziel haben, die Kampfkraft der U-Boote und die Kampfmoral der Besatzungen zu erhalten und sie selbst so erfolgreich und ökonomisch wie nur möglich einzusetzen.

Wir wissen heute, wie der Gegner am Ende des Jahres 1942 den Stand der Atlantikschlacht beurteilte. Roskill schreibt darüber:[17]

«Während der letzten Tage des Jahres 1942 fasste die Admiralität noch einmal die Probleme und Aussichten der Atlantikschlacht zusammen. Unsere Transportsituation, so trug ein älteres Mitglied der Admiralität vor, ist niemals schwieriger als 1942 gewesen; die Zahl unserer Sicherheitsfahrzeuge und die Luftüberwachung waren noch viel zu gering. Trotz des Erfolges der nordafrikanischen Landung erfüllt uns schwere Sorge, dass künftige Offensivpläne durch Mangel an Transportschiffen verzögert oder gar vereitelt werden könnten. Besonders die Ölvorräte sind auf eine sehr geringe Menge gesunken. Mitte Dezember befanden sich nur noch 300'000

17 Raeder, Mein Leben, Band II, Seite 285 ff.

tons Bunkeröl in England, und der monatliche Verbrauch belief sich auf 130'000 ...»

Zu den Schiffsverlusten und ihrem Ersatz durch Neubauten sagt Roskill:

«Was die Verluste anbetriffi, die wir in diesem Jahr erlitten, so steht ausser Zweifel, dass uns der Feind sehr geschadet, und dass uns das Jahr 1942 ein weiteres Defizit von ungefähr einer Million BRT gebracht hat ...

Die britische Einfuhr fiel unter 34 Millionen tons, ein Drittel weniger als im Jahre 1939. Es war der Britischen Admiralität klar, dass die Schlacht auf den Geleitzugwegen noch nicht entschieden war, dass der Feind grössere Kräfte besass als je zuvor und dass die Krise in diesem sich lang hinziehenden Kampfe nahe bevorstand.»

17. Kapitel

Ernennung zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

Meine Einstellung zum Nationalsozialismus und mein Verhältnis zu Hitler

Mitte Januar 1943 rief mich Grossadmiral Raeder in meiner Befehlsstelle in Paris an. Er teilte mir mit, dass er die Absicht hätte, seinen Abschied einzureichen und Admiral Carls oder mich zu seinem Nachfolger als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine vorzuschlagen. Ich solle ihm nach Ablauf von 24 Stunden melden, ob ich mich gesund genug fühlte, diese Dienststellung zu übernehmen.

Sein Anruf überraschte mich völlig. Ich hatte keine Kenntnis davon, dass Grossadmiral Raeder sich mit Rücktrittsabsichten trug. Es war mir auch nicht bekannt, dass es wegen des Einsatzes der schweren Schiffe gegen die nördlich von Norwegen nach Russland laufenden Geleitzüge zwischen Hitler und ihm Ende Dezember 1942 zu Differenzen gekommen war. Es waren dabei nicht die Erfolge erzielt worden, die Hitler erwarten zu können glaubte. Er hatte daraufhin den Befehl gegeben, die grossen Kriegsschiffe ausser Dienst zu stellen, weil sie keinen militärischen Wert mehr besässen.

Grossadmiral Raeder hatte sich gegen diese Anordnung gewandt und, als Hitler auf ihrer Durchführung bestand, um seinen Abschied gebeten. Hitler war unangenehm überrascht, versuchte vergeblich, Raeder umzustimmen und erklärte schliesslich sein Einverständnis.

24 Stunden nach dem Anruf teilte ich Raeder mit, dass ich mich gesundheitlich in der Lage fühlte, den Oberbefehl über die Kriegsmarine zu übnehmen.

Raeder schlug nun sowohl Generaladmiral Carls als auch mich als in Frage kommende Nachfolger vor. «Wollte Hitler betonen, dass die U-Bootwaffe für ihn jetzt in den Vordergrund trete, so wäre die Wahl von Dönitz durchaus gerechtfertigt.»[1]

Hitler entschied sich für mich. Der von Raeder angegebene Grund wird

1 Raeder, Mein Leben, Band II, Seite 290.

dafür den Ausschlag gegeben haben. Möglicherweise glaubte er auch, in mir als dem Befehlshaber der U-Boote einen Verbündeten in der Frage der Ausserdienststellung der grossen Kriegsschiffe zu finden.[2]

Ich hatte bisher keine persönliche Verbindung mit Hitler gehabt, ausser, wenn ich – wie alle höheren Wehrmacht-Führer – zu militärischen Meldungen, wie z.B. vor Antritt und Beendigung der Auslandsreise des Kreuzers «Emden», oder zu Vorträgen befohlen war. Dies war in den Jahren 1934 bis 1942 neunmal geschehen. Den Befehl dazu hatte jeweils der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine erteilt.

Nachdem ich jetzt selbst Oberbefehlshaber der Kriegsmarine geworden war, sollte ich zu Hitler als dem Obersten Befehlshaber der Wehrmacht und dem Staatsoberhaupt in unmittelbaren und häufigen Kontakt treten.

Ehe ich mein dienstliches und persönliches Verhältnis zu Hitler schildere, wie es sich nun entwickelte, möchte ich ein Wort über meine grundsätzliche Einstellung zum Nationalsozialismus zu diesem Zeitpunkt sagen.

Ich komme aus dem Preussentum. Meine Vorfahren waren Jahrhunderte lang Erblehn- und Gerichtsschulzen an der alten germanischen Siedlungsgrenze an der Elbe in der Gegend der Saalemündung gewesen. Aus dieser bäuerlichen Dorfschulzen-Familie gingen später evangelische Pastoren, Offiziere und Gelehrte hervor.

Die preussische Geschichte, vor allem das Bild des «alten Fritz» und die Freiheitskriege, erfüllten meine Jugendvorstellungen. Ich wusste als Kind, dass mein Vater, wie er selbst sich ausdrückte, sich für den «alten König Wilhelm», den Kaiser Wilhelm L, in Stücke hätte hauen lassen. Es herrschte in unserem Hause kein individualistischer Geist, sondern der Geist preussischen Gemeinschaftsgefühls. Als ich Soldat und Offizier wurde, waren mir Ein- und Unterordnung etwas Natürliches. Die Überzeugung, dass an erster Stelle die Erfüllung meiner Pflichten zu stehen hätte, habe ich von Hause mitbekommen. Vor dem ersten Weltkrieg war ich von 1912 an auf SMS «Breslau» im Ausland. Diese Zeit hat mich besonders beeinflusst. Sie stärkte meinen Patriotismus. Ich sah Deutschland aus einer entfernteren Perspektive als Ganzes und verglich es mit anderen Nationen und Völkern, wobei mir seine inneren Schwächen nicht deutlich wurden.

Der Zusammenbruch von 1918 traf mich wie jeden Deutschen, der seine Heimat liebte, hart.

Dass wir Offiziere der Reichsmarine der Nachkriegszeit uns von jeder Parteipolitik fernzuhalten hatten, empfand ich als selbstverständlich. Nur

2 Konteradmiral von Puttkamer (Marineadjutant von Hitler) «Die unheimliche See». Hitler und die Kriegsmarine, Seite 53, Verlag Karl Kühne, Wien.

so konnten wir überhaupt unsere Aufgabe erfüllen, dem gesamten Volk und dem von ihm geschaffenen Staat zu dienen.

In konsequenter Befolgung dieses Grundsatzes besassen die Soldaten kein Wahlrecht. Unser militärischer und seemännischer Dienst füllte uns reichlich aus. Wir begrüssten allerdings alle vaterländischen Regungen und Strömungen dieser Zeit. Sie schienen uns Geist von unserem Geiste zu sein. Wie sollten wir uns aus der Unfreiheit, in die uns der Versailler Vertrag gebracht hatte, wieder zur Gleichberechtigung in der Gemeinschaft der Völker erheben, wenn wir uns nicht auf die alten Tugenden der Vaterlandsliebe, der Unterordnung und der Pflichttreue besannen, und wenn wir uns nicht klar darüber wurden, dass wir in einer Gemeinschaft lebten, in der das Wohl und Wehe eines jeden mit dem aller anderen verknüpft war!

In den Jahren 1924 bis 1927 war ich in der Marineleitung in Berlin kommandiert. Meine besondere Verehrung galt in dieser Zeit dem Chef der Marineleitung, Admiral Zenker, und dem Reichswehrminister Gessler. In meiner Dienststellung hatte ich mit der Bearbeitung von innenpolitischen Vorfällen, die die Marine betrafen, und innenpolitischen Angriffen auf die Marine zu tun. Es waren dies Angelegenheiten, die später für Heer und Marine gemeinsam auch von der Abteilung des künftigen Generals von Schleicher behandelt wurden. Ausserdem war ich militärischer Referent in Fragen der Aufrechterhaltung der Disziplin und der Anwendung des Militärstrafrechts.

Mein Arbeitsgebiet brachte mich mit dem Reichstag und seinen Ausschüssen in Berührung. Die Aufsplitterung in viele Parteien, das häufige und offensichtliche Voranstellen des Parteiinteresses vor das Staatsinteresse bei Reichstagsabstimmungen, die langen, auf die Wählerschaft berechneten Debatten im Plenum, gefielen mir nicht. Es war von primärer Bedeutung, in welcher Weise die militärischen Probleme im Reichstag taktisch behandelt wurden. Mir hätte es mehr zugesagt, kurz und sachlich Stellung zu nehmen, wie es der soldatischen Gewohnheit entsprach. Aber das genügte nicht.

Von 1930 bis 1934 war ich Erster Admiralstabsoffizier bei der Marinestation der Nordsee. Der Chef des Stabes der Marinestation und mein unmittelbarer Vorgesetzter war in den ersten Jahren der damalige Kapitän zur See Canaris. Er war eine ausgesprochen politische Natur. Wir sagten damals von ihm, er hätte mehrere Seelen in seiner Brust. Wir vertrugen uns nicht.

Als erster Admiralstabsoffizier und Leiter der Admiralstabsabteilung war ich auch für die Vorbereitung der Massnahmen verantwortlich, die der Marinestation der Nordsee bei «inneren Unruhen» zufielen.

Es waren die Jahre, in denen die Mittelparteien zusammenschrumpften. Bei der Reichstagswahl vom 14. September 1930 wurde die NSDAP die zweitstärkste Partei. Nach ihr kamen die Kommunisten mit 4,5 Millionen Stimmen und 76 Reichstagsmandaten. Bei den Wahlen im Juli und November 1932 wurde dann die NSDAP die stärkste Partei. Die KPD blieb wieder die drittstärkste, sie gewann jedoch an Stimmen und erhielt 89 bzw. 100 Sitze im Reichstag.

Strassenkämpfe zwischen Rechts und Links, bei denen es Tote und Verwundete gab, waren häufig in diesen Jahren. Es bestand dauernd die Gefahr grösserer Unruhen. Der etwaige Einsatz der Reichswehr in solchen Fällen und der ständige verstärkte Schutz ihrer militärischen Anlagen, z.B. der Waffendepots, gegen Überfälle mit dem Ziel der Waffenentwendung, beschäftigten die zuständigen Generalstabs- und Admiralstabsoffiziere, darunter auch mich, immer wieder. Wiederholt wurden wir zu Besprechungen über Massnahmen bei inneren Unruhen nach Berlin ins Reichswehrministerium beordert. Sie wurden vom Chef der Wehrmachtsabteilung, Oberst von Bredow, im Ministeramt des Generals von Schleicher anberaumt. Ihr Thema war die Notwendigkeit des Kampfes der Reichswehr gegen die extremen Parteien von rechts und links, also gegen die NSDAP und die KPD. Das bedeutete zusammengenommen den Kampf gegen die Mehrheit des deutschen Volkes. Als Reichskanzler von Papen im November 1932 den Entschluss fasste, die kommende Entwicklung durch die Auflösung der NSDAP und der KPD aufzuhalten, nahm die Reichswehrführung an, dass daraus ein offener Bürgerkrieg erwachsen würde.

Einen solchen gleichzeitig nach zwei Seiten zu führen, war für sie jedoch schon wegen des Mangels an Kräften ganz ausgeschlossen. General von Schleicher liess dies dem Kabinett von Papen mitteilen.

Die Einstellung der Reichswehr zum Bürgerkrieg war aber weiterhin von folgendem abhängig: Die drittstärkste Partei, die kommunistische, gewann nach wie vor an Stimmen. Errang sie die Macht, so bedeutete das die Auslieferung Deutschlands an den Kommunismus. Nur durch das Auftreten der NSDAP war es bis dahin nicht dazu gekommen, dass die Kommunisten in den vergangenen Jahren die stärkste Partei in Deutschland wurden. In diesem Falle hätten sie die Führung vermutlich in einer blutigen Revolution an sich gerissen. Die bürgerlichen Parteien und die demokratische Staatsführung der zwanziger Jahre hatten nicht vermocht, ihr Wachsen einzudämmen. Da die Reichswehr in einem etwa kommenden Bürgerkrieg nicht gleichzeitig gegen rechts und links kämpfen konnte, musste sie sich für eine Seite entscheiden. Dass es nicht die der kommunistischen Internationale sein konnte, war selbstverständlich. So kam es,

dass die Reichswehr die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler schliesslich begrüsste.

In den Versammlungen der NSDAP forderte Hitler unter anderem das Ende des Klassenkampfes und einen neuen Sozialismus, die Befreiung von der politischen Abhängigkeit vom Ausland und einen Zusammenschluss aller Kräfte zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit und zur Schaffung eines geordneten und sauberen Staates. Diesen Forderungen konnte jeder Deutsche zustimmen, der sein Vaterland liebte und unter der Not der aussenpolitischen Unfreiheit und der trostlosen wirtschaftlichen und zerrissenen innenpolitischen Lage Deutschlands litt. Dem Wesen des Soldaten und seiner Erziehung zur Pflichterfüllung und zum Dienst an der Gemeinschaft kamen solche von Hitler vertretenen Ziele entgegen. Ich glaubte, dass Deutschland den richtigen Weg einschlug.

Im ersten Halbjahr 1933 war ich auf einer Belehrungsreise im damaligen Niederländisch-Indien, in Sumatra, Java und Bali, sowie in Ceylon und Vorderindien.

Diese Reise war ein Geschenk des Reichspräsidenten von Hindenburg, das in jedem Jahr einem Offizier der Reichswehr gegeben wurde.

Nach meiner Rückkehr nach Deutschland entwickelte sich das Verhältnis der Marine zur SA im Bereich der Marinestation der Nordsee unerfreulich. Die SA stellte Ansprüche, die in die gesetzmässigen Aufgaben der Wehrmacht eingriffen. Wiederholte Aussprachen des Chefs der Marinestation, Admiral Otto Schultze, Ritter des Ordens Pour le Mérite, mit dem zuständigen SA-Führer, Freiherrn von Schorlemer, brachten keine Besserung. Wir erfuhren im Gegenteil, dass die SA im Falle einer Machtergreifung in einem Putsch beabsichtigte, durch die SA-Führer in Wilhelmshaven als Auftakt den Admiral Schultze, seinen Chef des Stabes und seinen ersten Admiralstabsoffizier – also mich – in ihren Wohnungen «unschädlich» zu machen. In anderen Wehrkreisen wurden ähnliche Erfahrungen gemacht.

Die Niederschlagung des Röhm-Putsches empfand die Wehrmacht deshalb als eine Notwendigkeit im Sinne innenpolitischer Beruhigung und Gesundung. Von den scheusslichen Morden, die dabei vorgekommen sind, erfuhren wir Stabsoffiziere der Marinestation nicht mehr als die übrige Öffentlichkeit. Unser Urteil wurde wesentlich durch den Kabinettsbeschluss beeinflusst, der alle in Zusammenhang mit der Niederschlagung des Putsches getroffenen Massnahmen als solche der «Staatsnotwehr» gesetzlich sanktionierte.

Im November 1934 ging ich als Kommandant des Kreuzers «Emden» auf eine Auslandsreise, die bis zum Sommer 1935 dauerte und um Afrika und in den Indischen Ozean führte. Mein Eindruck war, dass das deutsche

Ansehen im Ausland, verglichen mit dem im Sommer 1933, merklich gestiegen war. Diese Entwicklung wurde besonders nach der Saarabstimmung vom 13. Januar 1935 deutlich, die unter internationaler Kontrolle eine überwältigende Mehrheit für Deutschland gebracht hatte.

Waren vorher die Beziehungen zur englischen Marine und englischen Regierungsvertretern, etwa in Kapstadt, zwar höflich, aber zurückhaltend gewesen, so änderte sich das ab Anfang 1935 sichtlich.

Wenn mir ein englischer Admiral in Gegenwart seiner Offiziere, unzufrieden mit englischen Regierungsmassnahmen, erklärte: «We want a Hitler!», oder wenn die englischen Einladungen sich bei mir, dem Kommandanten der «Emden», häuften, so war das eine Folge dieses steigenden deutschen Ansehens. Die Erklärung der deutschen Wehrhoheit am 16. März 1935, die ich ebenfalls im Ausland erlebte, trug weiter zu dieser Entwicklung bei.

Im Sommer 1935 kehrte ich nach Deutschland zurück. Ich wurde jetzt von dem mir unerwartet übertragenen Aufbau der neuen U-Bootwaffe völlig in Anspruch genommen. Wir fuhren zur See und bildeten aus. Natürlich erfüllte mich wie die Masse des deutschen Volkes der sichtbare Aufstieg, den Deutschland seit dem Regierungsantritt Hitlers genommen hatte, mit Stolz und Freude. Als Hitler die Regierung übernahm, war die Ansicht sehr weit verbreitet, dass er bei der Lösung der vielen Probleme ebenso scheitern würde wie die bisherigen Regierungen. Das war jedoch nicht eingetreten.

Im Januar 1933 hatte die Zahl der deutschen Arbeitslosen mehr als sechs Millionen betragen. Jetzt war die Arbeitslosigkeit beseitigt. Der Klassenkampf, der das Volk zerrissen hatte, war nicht mehr spürbar. Die Betonung der Ethik der Arbeit und des Gedankens, dass jeder zu achten sei, der pflichttreu seine Arbeit leiste, welcher Art diese auch sei, hatte wesentlich zur inneren Einigkeit beigetragen. Die Änderung in der Geisteshaltung des Arbeiters empfanden wir Offiziere sehr deutlich.

Es war für uns z.B. in den zwanziger Jahren nicht immer angenehm gewesen, in Uniform durch Werft- oder Industriebetriebe zu gehen. Unfreundlich und verschlossen trat die Arbeiterschaft damals dem Offizier entgegen. Dies war jetzt völlig anders. Der Arbeiter war zugänglich und offenherzig, wenn er dem Offizier allein oder in kleinem oder grossem Kreis gegenübertrat.

Auf den Kriegsdenkmälern des ersten Weltkrieges stand oft der Satz: «Herr, mach uns frei!» Wir waren frei geworden. Von dem Erfolg der Saarabstimmung über die Erklärung der Wehrhoheit und die Rheinlandbesetzung bis zum Anschluss Österreichs und des Sudetenlandes ging eine Welle grosser aussenpolitischer Erfolge. Welcher Patriot, welcher Soldat

hätte nach Jahren der Erniedrigung und der Armut einem solchen Aufstieg Deutschlands nicht zugestimmt? Das einige grosse Deutsche Reich, die Sehnsucht unserer Väter, war Wirklichkeit geworden.

Es überraschte mich auch nicht, dass selbst der alte Gegner Deutschlands, Churchill, in einem «Offenen Brief an Hitler» in den «Times» im Jahre 1938 schrieb:

«Ich habe immer gesagt, dass ich hoffte, wenn Grossbritannien im Krieg besiegt wäre, wir einen Hitler finden würden, um uns in unsere rechtmässige Stellung innerhalb der Nationen zurückzuführen.»

Wenn Churchill 1938, wie aus dem weiteren Inhalt seines Briefes an die «Times» hervorgeht, seine Meinung über Hitler bereits geändert hatte, so hatte er jedoch in den Jahren vorher über Hitler so gedacht, wie das Zitat lautet. Sollten wir in jener Zeit in Deutschland anders denken?

Von den Kehrseiten des Nationalsozialismus wusste ich in diesen Vorkriegsjahren bis Herbst 1938 so gut wie nichts. Die Kriegsmarine, soweit sie eingeschifft war, hatte zu Parteidienststellen keine Beziehungen, und so entfiel jede Reibungsmöglichkeit. Ich selbst lernte Hess 1940, Göring 1941 und Himmler erst 1943 kennen.

Die Ausschreitungen gegen die Juden, die später in der «Kristallnacht» ihren Höhepunkt erreichten, lehnten wir Offiziere strikt ab. Ich fuhr am Morgen nach jenem 9. November 1938 zu meinem Vorgesetzten, dem Flottenchef Admiral Boehm, und meldete ihm, dass derartige Vorkommnisse von einem anständigen Offizierskorps abgelehnt werden müssten. Ich bat ihn, dies dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine weiterzugeben, damit er der Unterstützung der Front sicher sei, wenn er wegen dieser Ausschreitungen bei der Staatsführung vorstellig würde, wie ich sicher annahm. Ich sprach zum Flottenchef als Kapitän zur See und Führer der U-Boote zugleich im Namen meiner Offiziere. Auch der Führer der Torpedoboote, Kapitän zur See Lütjens, der später als Flottenchef auf der «Bismarck» fiel, unternahm den gleichen Schritt. Ich habe erst jetzt aus den Erinnerungen des Grossadmirals Raeder erfahren, dass der Flottenchef unsere Proteste dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine tatsächlich zugeleitet hat.[3]

Die weitere Entwicklung in Deutschland, besonders nach der Besetzung der Tschechoslowakei am 15. März 1939, begann mir Sorge zu machen. Ich hielt die Gefahr eines Krieges mit England für gross. Von den Schritten, die ich deswegen unternahm, habe ich bereits im 5. Kapitel erzählt.[4]

In den letzten Friedensmonaten kamen mir Zweifel, ob unsere Staats-

3 Raeder, Band II, Seite 133.
4 Siehe Seite 44.

führung die englische Mentalität richtig einschätzte; ich konnte nur hoffen, dass es Hitler auf keinen Fall zu einem Krieg mit den Westmächten kommen lassen würde. Mit grösster Skepsis nahm ich die Nachricht von dem angeblich unvermeidbaren Einmarsch in Polen auf, und wenn sie mich auch nicht überraschte, so traf mich doch die Kriegserklärung Englands und Frankreichs schwer.

Dann aber, als der Krieg da und nicht mehr vermeidbar war, nahm ich eine eindeutige und entschlossene Haltung ein: Es gab für mich als Soldaten nur noch eines – den Kampf gegen den äusseren Feind. Je stärker die seelische Geschlossenheit meiner Truppe, umso grösser war ihre Kampfkraft. Zu dieser seelischen Einstellung gehörte, dass die Soldaten ohne Vorbehalt hinter der Staatsführung ihres im Kriege befindlichen Vaterlandes standen. Jedes Ab weichen davon bedeutete Schwächung der eigenen Kraft und militärischen Gewinn für den Gegner. Es war im Kriege meine wie unser aller Pflicht als Soldaten, unter vollem Einsatz alles zu tun, um ihn militärisch zu gewinnen. Hierzu gehörte auch, dass ich an meiner Stelle dafür sorgte, dass die Einheit zwischen Staat und Wehrmacht erhalten blieb. Ein militärischer Führer wird überfordert, wenn er sich im Kriege neben dem verantwortungsvollen und schweren Kampf nach aussen auch noch um innere Verhältnisse kümmern oder gar den Kampf gegen die politische Führung aufnehmen soll. Darüber werde ich in dem Kapitel über den 20. Juli noch einiges zu sagen haben.

Als ich im Januar 1943 meine Ernennung zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine erhielt, war ich mir der Grösse der Verantwortung, die ich übernahm, durchaus bewusst. An meiner Einstellung, dass meine einzige Verpflichtung als Soldat im Kriege sei, mit aller Kraft gegen den äusseren Feind zu kämpfen, änderte sich nichts.

Jede Nation fordert diese Haltung von ihren Soldaten und bindet sie an diese Pflicht durch die am schwersten wiegende Form der Verpflichtung, den Eid. Diese Pflicht ist unabdingbar. Sie ändert sich auch nicht, wenn die militärische Lage aussichtslos wird. Ein Staat, der zulässt, dass seine Soldaten nicht mehr ihre volle Kraft im Kampf einsetzen, wenn die militärische Lage ungünstig oder hoffnungslos wird, und der etwa das Urteil darüber, ob das der Fall sei, in das Ermessen eines jeden Soldaten stellt, rüttelt an den Grundlagen seiner eigenen Existenz.

Die Wehrmacht eines Staates wird nicht gefragt, wann und gegen wen sie zu kämpfen hat. Das ist Sache der politischen Führung, die das Primat gegenüber dem Soldaten hat. Ebenso ist die Beendigung des Krieges Sache des Politikers.

Aber sehr wohl hat der Chef eines Wehrmachtteiles im Kriege die Pflicht, die politische Führung über die militärische Lage seines Aufgaben-

bereichs genau zu unterrichten. Er hat auch seine Meinung darüber zu äussern, ob er den Kampf militärisch noch für aussichtsreich hält oder nicht.

Ich habe Hitler ständig darüber ins Bild gesetzt, wie ich die Aussichten * unseres Seekrieges beurteilte.

Ich habe ihm jedoch zu keinem Zeitpunkt, insbesondere etwa nach dem Zusammenbruch des U-Bootkrieges im Sommer 1943, erklärt, dass der Krieg militärisch nicht mehr zu gewinnen sei und wir daher Frieden machen müssten.

Meine Überzeugung, dass die Haltung unserer Gegner Friedensverhandlungen gar nicht zuliess, liess mir eine solche Erklärung zwecklos erscheinen.

England war 1939 in den Krieg gegangen, weil das stark gewordene, mit Österreich vereinigte Gross-Deutschland seine Macht- und Wirtschaftsinteressen gefährdete. Der englische Historiker und Militärschriftsteller Fuller hat das in seinem Buch «Der zweite Weltkrieg» ausgedrückt: Der wahre Kriegsgrund der englischen Regierung sei gewesen, «dass die Selbsterhaltung Grossbritanniens es erforderlich mache, auf der traditionellen Politik zu beharren, wonach Deutschlands Machtpolitik, Deutschlands Lebensart, die deutsche Finanzpolitik und der deutsche Handel Grossbritanniens Interessen entgegengesetzt seien und, wenn geduldet, zur Errichtung einer deutschen Vorherrschaft in Europa führen würden.»[5]

Die Vernichtung dieser politischen und wirtschaftlichen Macht Deutschlands war das englische Kriegsziel, das die Vereinigten Staaten unterstützten und noch übertrafen.

Proklamiert wurde von den Angloamerikanern allerdings nur das *moralische* Ziel des «Kreuzzugs» gegen den Nationalsozialismus und Hitler. Dass dieser Kreuzzug nicht ihr hauptsächliches Kriegsziel war, sondern dass ihr Kampf dem deutschen Volke und seiner industriellen Kraft galt, haben uns die ersten Jahre nach 1945 gelehrt, als Hitler tot und der Nationalsozialismus beseitigt waren – in einer Zeit also, als beide ihre Resonanz im deutschen Volk bereits verloren hatten. Dazu boten aber weniger die verschiedenen Massnahmen der Alliierten Anlass, als die Kenntnis, die wir Deutschen nach 1945 von den Verbrechen erhielten, welche dieses Regime begangen hatte.

Fuller kennzeichnet das englische Kriegsziel weiter mit folgenden Worten: «Von den Tagen der Tudors bis zum Jahre 1914 bestand die Politik Grossbritanniens darin, das Gleichgewicht der Mächte aufrecht zu erhalten, d.h. die grossen Nationen des Kontinents durch Rivalität getrennt zu halten und selbst den Ausgleich zwischen ihnen zu bilden. Diese Aus-

5 I. F. C. Fuller, Der 2. Weltkrieg, deutsche Ausgabe, Humboldt-Verlag, Seite 21/22.

gleichsrolle ergab automatisch, wer als Feind in Betracht kam. Es war nicht die *verrufenste* Nation, sondern *die* Nation, deren Politik mehr als die einer anderen Grossbritannien oder das Empire bedrohte.»

Roosevelt und Churchill hatten im Jahre 1943 auf der Konferenz von Casablanca beschlossen, den Krieg rücksichtslos fortzusetzen, bis sich Deutschland und Japan «bedingungslos ergeben» hätten. Dieser Beschluss war von der amerikanischen Regierung und dem englischen Kriegskabinett gebilligt worden. Das hiess, dass wir bei einer Unterwerfung keinerlei Rechtsansprüche hätten, sondern der Gnade der Sieger ausgeliefert sein würden.

Was das bedeuten würde, zeigte die Forderung Stalins auf der Konferenz von Teheran, Ende November 1943, wo er verlangte, dass mindestens 4 Millionen Deutsche für viele Jahre als Arbeitskräfte nach Russland verschickt werden sollten.

Wenn sich verantwortliche Generale, wie z.B. Rommel, im Jahre 1944 dem Gedanken hingaben, dass wir mit dem Westen Frieden schliessen könnten, um dann alle militärischen Kräfte Deutschlands gegen den Osten zu werfen, so fehlten hierfür die aussenpolitischen Voraussetzungen. Die Angloamerikaner hätten einem solchen Angebot nie zugestimmt.

Besonders bei der positiven Einstellung Roosevelts zu Stalin und zu Sowjet-Russland, z.B. auch bei seiner irrtümlichen Meinung, Stalin später noch für die Niederwerfung Japans brauchen zu müssen, war es ausgeschlossen, dass die Anglo-Amerikaner sich von Sowjet-Russland getrennt hätten. Es hätte also Sommer 1944 jede deutsche Regierung keinen anderen Waffenstillstand erhalten können, als bedingungslose Gesamt-Kapitulation, also auch gegenüber Stalin. Kapitulation bedeutet aber für die Fronten des kapitulierenden Staates: Stehenbleiben und sich in Gefangenschaft begeben. Damit hätte also die deutsche Regierung die mehreren Millionen Soldaten unserer Ostfront, die zu dieser Zeit noch tief in Russland standen, in Stalins Hand geben, also opfern müssen. Eine Unmöglichkeit!

Was wir möglicherweise zu erwarten hatten, zeigte ferner der «Morgenthau»-Plan, der im September 1944 auf der Konferenz von Quebec von Roosevelt und Churchill beschlossen wurde und der die Vernichtung der deutschen Industrie und aller deutschen Bergwerke vorsah. Deutschland sollte danach ein Weideland werden.

Angesichts der Forderung des Gegners nach bedingungsloser Kapitulation war es daher für einen führenden deutschen Soldaten, der im Jahre 1943 oder 1944 glaubte, dass der Krieg militärisch nicht mehr zu gewinnen sei, zwecklos, Hitler zu erklären, nun müsse er den Krieg beenden und Frieden schliessen; denn der Soldat hätte ja hierfür auch keinen

anderen als den 1943 und 1944 nicht gangbaren Weg der bedingungslosen Kapitulation vorschlagen können.

Dennoch und grundsätzlich von einem führenden Soldaten zu verlangen, dass er die Forderung nach Friedensschluss, auch unter Inkaufnahme einer bedingungslosen Kapitulation, stellen muss, wenn er die militärische Lage für aussichtslos hält – das könnte auch einmal die Folge haben, dass der Kampf vorzeitig abgebrochen würde. Unerwartete politische Wendungen und sonstige Ereignisse können im Kriege, wie die Geschichte lehrt, auch fast hoffnungslose Situationen noch ändern.

Bei dieser aussenpolitischen Lage schien mir auch nach meiner Ernennung zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nichts anderes übrig zu bleiben, als so gut zu kämpfen, wie es möglich war.

Grossadmiral Raeder übergab mir einen Wehrmachtsteil, der wie kein anderer einheitlich im Fühlen und Denken und daher in Kameradschaft und Disziplin gefestigt war. Die Marine hatte aus den Meutereien auf der Flotte in den Jahren 1917 und 1918 und aus dem Kapp-Putsch mit seinen Folgen gelernt und für ihr «inneres Gefüge» schon zu Beginn der zwanziger Jahre die Konsequenzen gezogen. Jahrelange Erziehungsarbeit durch die Chefs der Marineleitung, vor allem seit 1928 durch Grossadmiral Raeder, hatte eine Waffe geschaffen, die sich im Kriege trotz der starken Unterlegenheit gegenüber den beiden grössten Seemächten in hohem Masse in allen Teilen bewährte. Ich übernahm ein wohlfundiertes, innerlich gesundes und stark gebautes Erbe, das auch in den kommenden, sicherlich noch härter werdenden Kriegsjahren zu erhalten mein Bestreben sein musste.

Obwohl ich mir des Ernstes und der Schwere der neuen Aufgabe bewusst war, begrüsste ich meine Ernennung. Ich *wollte* die grössere *Wirkungsmöglichkeit,* die meine höhere Dienststellung mit sich bringen musste. Immer wieder hatte ich als Befehlshaber der U-Boote in den vergangenen Kriegsjahren unter der kontinentalen Einstellung unserer politischen Führung und des Oberkommandos der Wehrmacht zu leiden gehabt. Dort wurde – trotz aller Vorstellungen Grossadmirals Raeders – nicht voll anerkannt, dass England der Hauptgegner war. Die Kriegsmarine hatte nicht rechtzeitig und nicht ausreichend die Mittel erhalten, die sie bei der Bedeutung ihrer Kampfaufgabe für den Kriegsablauf hätte erhalten müssen. Ich wollte versuchen, dies zu ändern. Hierfür gab es nur *einen* Weg, den der persönlichen Einwirkung auf Hitler. Denkschriften genügten nicht. Die Vertretung der Marineforderungen durch den im Führerhauptquartier kommandierten Admiral, so wichtig seine Tätigkeit dort auch war, konnte in entscheidenden Fragen nicht ausreichend sein. Ihre Klärung musste durch den Oberbefehlshaber selbst erfolgen. Es war erfah-

rungsgemäss auch nicht ausreichend, nur für die Dauer eines kurzen Vortrages bei Hitler zu erscheinen, sondern es war notwendig, solange zu bleiben, bis sich die etwaige Wirkung eines Vortrages genügend gefestigt hatte. Man musste auf dem Sprung bleiben, um die späteren Gegenstösse anderer zu parieren, und man musste, wenn notwendig, seine Auffassung manchmal wiederholt eindringlich zur Geltung bringen. Es erwies sich als zweckmässig, seine Forderungen in freier, anschaulicher Darstellung vorzutragen, damit sie die lebhafte Phantasie und Vorstellungskraft Hitlers anregten und ihm nicht «nur die Haut ritzten».

Die Absicht, die Forderungen durchzusetzen, die für die Kriegführung zur See notwendig waren, verlangte, dass ich Hitlers dienstliches Vertrauen erwerben musste. Ohne Vertrauen bestand überhaupt keine Möglichkeit, ausreichenden Einfluss zu gewinnen. Dass er mich kennenlernte, war nur zu erreichen, wenn ich öfter und bisweilen für einige Tage das Hauptquartier aufsuchte. In dieser Art glaubte ich nach meiner Ernennung, meine Stellung Hitler gegenüber festigen zu können.

Mein Start war schlecht. Als ich mich am Tage meines Dienstantritts, dem 30. Januar 1943, als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine bei ihm meldete, sprach er längere Zeit davon, warum er die Ausserdienststellung der grossen Schiffe angeordnet hätte. Ich sagte ihm nach Beendigung seiner Ausführungen, dass ich die Aufgaben meiner neuen Stellung noch nicht voll übersähe.

Am 8. Februar 1943 legte ich den befohlenen Ausserdienststellungsplan für die grossen Schiffe vor, den mein Vorgänger noch aufgestellt hatte. Ich erhob zunächst keine Einwendungen gegen diesen Plan.

Sehr bald sah ich aber, dass ich mich noch einmal eingehend mit dieser Frage und der vorgesehenen Verschrottung der grossen Schiffe befassen musste. Meine Prüfung ergab, dass weder ihre Ausserdienststellung, noch erst recht ihre Verschrottung, die einen Aufwand an Arbeit und industrieller Kapazität erforderte, einen nennenswerten Gewinn an Personal oder Material bringen würden. Diese Massnahmen mussten mit Sicherheit nur militärische und politische Nachteile zur Folge haben.

So kam ich also aus denselben Gründen wie mein Vorgänger zum Ergebnis, dass die Anordnung falsch war. Am 26. Februar 1943 hielt ich Hitler entsprechenden Vortrag. Ich erklärte ihm mit kurzer, anschaulicher Begründung, dass ich seinen Befehl nicht billigen könne, und bat um seine Aufhebung. Er war peinlich überrascht, denn er hatte diese Einstellung von mir als früheren Befehlshaber der U-Boote, der von eh und je eine grössere Unterstützung des U-Bootkrieges verlangt hatte, nicht erwartet. Er war sehr ungehalten, aber er stimmte meiner Bitte schliesslich grollend zu. Ich wurde ungnädig entlassen.

In der diesem Vortrag folgenden Zeit hatte ich Zweifel, ob meine Tage als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nicht bereits gezählt seien. Ich merkte aber bald, dass die Wirkung meines Widerstandes auf Hitler eine ganz andere war. Er behandelte mich künftig mit auffallender Höflichkeit. Dieses Verhalten mir gegenüber behielt er bis Ende April 1945 bei. Nie redete er mich anders als betont korrekt mit meinem Dienstgrad an. In meiner Gegenwart hat er weder jemals die Form verletzt, noch die Haltung verloren.

Nach diesem ersten Vortrag bei Hitler blieb ich auch weiterhin bei meinem Grundsatz: Ich war offen ihm gegenüber und verschwieg auch keinerlei Missstände oder Fehlschläge der Kriegsmarine. Meine Sorgen wegen des U-Bootkrieges teilte ich ihm z.B. sofort unverblümt mit. Als der U-Bootkrieg dann im Mai 1943 zusammenbrach, erhielt ich von Hitler kein Wort des Vorwurfs. Kurz danach wurde ihm einmal bei einer grossen Lagebesprechung die Torpedierung eines wichtigen Öltankers gemeldet, der aus dem Schwarzen Meer kam und nach dem von uns besetzten Griechenland gehen sollte und den englische U-Boote vor den Dardanellen getroffen hatten.

Er sagte ärgerlich: «Ja, die *englischen* U-Boote, die können so etwas, und unsere U-Boote versenken nichts bei Gibraltar!» Ich stand ihm gegenüber an der Karte in einem Kreis von etwa zwanzig Personen, zu denen die Spitzen der Wehrmacht gehörten, und antwortete sofort und entschieden: «Mein Führer, *unsere* U-Boote haben auch gegen die grössten Seemächte zu kämpfen. Wenn unsere U-Boote ohne jede Abwehr zu kämpfen hätten, wie die englischen vor den Dardanellen, so würden sie mindestens dasselbe erreichen. Ich habe bei Gibraltar meine hervorragendsten Mittelmeerkommandanten eingesetzt, die mehr können als die Engländer!»

Auf meine etwas heftige Erwiderung herrschte in diesem grossen Kreise Totenstille. Hitler wurde rot, sagte aber nach ein paar Augenblicken ruhig zu dem vortragenden General Jodl: «Bitte weiter!» – Ich hatte mich über Hitlers Bemerkung geärgert, verliess den engeren Kreis der Lagebesprechung und stellte mich an das Fenster. Als die Besprechung zu Ende war, blieb ich im Hintergrund. Hitler kam jedoch auf mich zu und fragte in liebenswürdigem Ton, ob ich bei ihm frühstücken wolle. Ich nahm an. Er verabschiedete Göring, Keitel und Jodl und blieb mit mir allein.

Diese Szene habe ich deshalb so genau geschildert, weil sie, wie ich glaube, erhebliche Folgen in der Sache gehabt hat. Hitler enthielt sich künftig jedes Eingriffs in die Kriegsmarine. Er war anscheinend überzeugt, dass ich das Mögliche tun würde und dass er sich auf mich ver-

lassen könne. Wenn andere Persönlichkeiten mit Vorschlägen oder Forderungen an die Kriegsmarine oder Vorwürfen irgendwelcher Art zu ihm kamen, war seine Antwort meistens: «Der Grossadmiral wird das Erforderliche schon machen!»

Dass sich allmählich ein solches Verhältnis entwickelte, hat mir die Führung der Kriegsmarine erheblich erleichtert.

Es hatte aber auch Rückwirkungen auf meine Stellung und Stosskraft anderen militärischen Stellen und Reichsbehörden gegenüber.

Göring liebte es, in Hitlers Gegenwart an anderen Wehrmachtteilen Kritik zu üben. Meinem Vorgänger, Grossadmiral Raeder, hatte dieses Treiben Görings erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Als Raeder sich nach der Abgabe des Oberbefehls von Hitler verabschiedete, sagte er zu ihm, um mir zu helfen: «Bitte schützen Sie die Marine und meinen Nachfolger vor Göring!»

Sehr bald verspürte auch ich Görings Taktik, Fehlschläge anderer Wehrmachtteile Hitler als erster und oft in unzutreffender Form mitzuteilen. Zusammenstösse zwischen ihm und mir waren die Folge. Der kräftigste, aber auch der letzte dieser Art ereignete sich bei einer Grossen Lagebesprechung, bei der Göring eingangs meldete, deutsche Schnellboote hätten in einem Hafen an der Kanalküste durch englische Bombenangriffe erhebliche Verluste erlitten. Das wäre aber nur dadurch verschuldet worden, dass die Schnellboote der Kriegsmarine nicht getarnt einzeln, sondern aus Bequemlichkeit zusammen in einem «Päckchen» gelegen hätten.

Meine sofortige Erwiderung war: «Ich verbitte mir Ihre Kritik in Marinedingen, Herr Reichsmarschall. Kümmern Sie sich lieber um Ihre Luftwaffe, da haben Sie genug zu tun.»

Die Totenstille, die danach im Lagezimmer eintrat, wurde erst durch Hitlers Aufforderung an den vortragenden Offizier beendet, in seinen Ausführungen fortzufahren.

Nach Schluss dieser Lagebesprechung geschah das gleiche wie beim erstenmal: Hitler bat mich ostentativ, zum Frühstück zu bleiben, indem er Göring verabschiedend die Hand gab.

Nach diesem Vorfall hat Göring nie wieder ähnliche Vorwürfe gegen die Kriegsmarine erhoben. Anscheinend hatte er auch die Absicht, das Kriegsbeil mir persönlich gegenüber zu begraben. Wenige Tage nach diesem Zusammenstoss übersandte er mir zu meiner Überraschung das Fliegerabzeichen in Brillanten. Ich fühlte mich jedoch ausserstande, diese Geste zu erwidern.

Mein Prinzip, Hitler offen und entschieden meine Ansicht zu sagen, bewährte sich auch weiterhin. In verschiedenen Fällen erklärte ich: «Das mache ich als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nicht mit.»

Hitlers Befehl, die Verfolgung von Straffällen wegen Zersetzung der Wehrmacht an den Volksgerichtshof abzugeben, erhielt für die Kriegsmarine auf Grund meiner Weigerung keine Gültigkeit. Nur bei der Kriegsmarine erhielten auch die 1944 eingeführten nationalsozialistischen Führungsoffiziere (NSFO's) infolge meines Einspruchs keinen Einfluss auf die Kommandoführung der Truppe. Bei solchen und ähnlichen Fällen wurde für die Marine jeweils eine Sonderregelung getroffen.

Nach dem 20. Juli 1944 hörten die gelegentlichen Einladungen Hitlers, mit ihm zu essen, völlig auf. Ich sah und sprach ihn nur noch in grösserem Kreise. Seine höfliche Haltung mir gegenüber blieb jedoch unverändert.

Da es mir geglückt war, Hitlers dienstliches Vertrauen zu erwerben, war es mir möglich, für die Marine ein hohes Mass von Unterstützung zu erwirken. Sie erhielt für ihre Rüstung das, was sie brauchte, und zwar zu einer Zeit, als die einsetzenden Bombenangriffe die Kapazität der deutschen Industrie weitaus stärker beanspruchten als in den Jahren vorher. Hierüber wird im 19. Kapitel noch zu sprechen sein.

Hitlers Prinzip war es, jeden auf das Ressort zu beschränken, für das er zuständig war. Nie hat er an mich Fragen gestellt, die nicht die Kriegsmarine betrafen, geschweige denn meinen Rat in solchen Fragen eingeholt.

Auch war es praktisch unmöglich, dass ich selbst versuchte, mich um andere Ressorts zu kümmern. Da seit 1938 keine Kabinettssitzungen mehr abgehalten wurden, hätte ich verlangen müssen, an den Vorträgen anderer Ressorts-Chefs bei Hitler teilnehmen, bzw. diese zu einer Berichterstattung aufsuchen zu können. Beide Wege waren ausgeschlossen. Also eine laufende, ausreichende Unterrichtung über die wesentlichen Fragen der anderen Ressorts gab es für mich nicht. Ohne eine solche Unterrichtung konnte ich mir aber ein sachliches Urteil über diese Fragen nicht bilden. Ich habe mich daher auch Hitler gegenüber bis auf wenige Ausnahmefälle nicht in Angelegenheiten eingemischt, die ausserhalb meiner Zuständigkeit lagen. Die Vorschläge, die ich hierbei machte, wurden von Hitler sofort mit Gegengründen entkräftet, die ich akzeptieren musste, weil mir die ausreichende Unterrichtung und Sachkenntnis fehlten. Die Beschränkung auf mein Aufgabengebiet schloss jedoch nicht aus, dass ich als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine versuchte, mir möglichst häufig ein Bild über die Gesamtkriegslage zu bilden. Dies machte es notwendig, möglichst oft an den grossen militärischen Lagebesprechungen im Hauptquartier teilzunehmen.

Meine Verurteilung in Nürnberg wurde unter anderem damit begründet, dass ich «im Laufe des Krieges 120 Besprechungen mit Hitler über Marinefragen» gehabt hätte.

Wo in aller Welt konnte der Oberbefehlshaber eines Wehrmachtteils, der dem Staatsoberhaupt unmittelbar unterstellt war, je seine Aufgaben auf eine andere Weise erfüllen?

18. Kapitel

Die sechste Phase der Atlantik-Schlacht

Von Januar bis Mai 1943: Von dem grössten Geleitzugkampf bis zum Zusammenbruch des U-Bootkrieges

Im Dezember 1942 waren 9 neue U-Boote zur Front getreten. Die Frontbootzahl betrug damit am 1. Januar 1943

im Atlantik 164,
im Mittelmeer 24,
im Nordmeer 21 und
im Schwarzen Meer 3 U-Boote.[1]

Die Entsendung von U-Booten ins Schwarze Meer werde ich in einem späteren Kapitel behandeln.

Von den Atlantikbooten waren im Dezember im Tagesdurchschnitt 98 Boote in See, von ihnen befanden sich 39 Boote im Operationsgebiet; auf dem Hin- oder Rückmarsch zum Operationsgebiet waren 59 Boote.

In dem bisher erfolgreichsten Monat des U-Bootkrieges des Jahres 1942, dem November, erreichten die U-Boote im Atlantik einen Wirkungsgrad von 220 BRT versenkter Tonnage pro Boot und Seetag. Man wird sich erinnern, dass dagegen der Wirkungsgrad im Oktober 1940 noch 920 BRT betragen hatte.[2] Dies zeigt am eindrucksvollsten, wieviel stärker die U-Bootabwehr der beiden grossen Seemächte geworden war. Es war allerdings nach nunmehr über dreijähriger Kriegsdauer die erwartete und natürliche Entwicklung. Sie musste kommen, und daher hatte die U-Bootführung während des Krieges immer wieder gedrängt, dass so schnell wie möglich U-Boote in grösserer Zahl gebaut werden sollten. Jetzt musste schon etwa die dreifache Zahl von U-Booten zur Front treten, um eine Wirkung zu erreichen wie in den ersten Kriegsjahren. Da an der Zahl und dem Bautempo der neuen U-Boote infolge der geringen Zuweisungen an Arbeitskräften und Rohstoffen nichts mehr zu ändern war, kam es mir immer wieder darauf an, die vorhandenen Kräfte wenigstens so ökonomisch wie möglich einzusetzen.

1 K. T. B. des BdU vom 1.1.1943.

2 Siehe Seite 107.

Ich hatte daher am 8. Dezember 1942 in Berlin den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nochmals persönlich gebeten, die Nordmeerboote für den Atlantikkrieg freizugeben. Diese hatten in ihrem Operationsgebiet vom 1. Januar 1942 bis zum 30. November 1942 262'614 BRT, die entsprechende Anzahl von Booten jedoch im Atlantik in der gleichen Zeit etwa 910'000 BRT versenkt. Es waren also durch die Abstellung der Boote in das Nordmeer rund 650'000 weniger versenkt worden, eine Entwicklung, die vorauszusehen gewesen war, als sich die U-Bootführung im Januar 1942 gegen die Entsendung der U-Boote in den Norwegenraum ausgesprochen hatte. Eine solche Einbusse an Versenkungserfolgen war für unsere Gesamtkriegführung von Nachteil und dem Gegner zum Nutzen, zumal die Materialtransporte, die durch das Nordmeer gingen, auch den Atlantik passieren mussten. Der Oberbefehlshaber verschloss sich auch meinen Ausführungen nicht und ordnete an, dass nur 6 U-Boote im Norwegenraum zu bleiben hätten.

Die letzten Monate des Jahres 1942 waren im Nordatlantik schon aussergewöhnlich stürmisch gewesen. Jetzt im Januar des neuen Jahres aber schienen die Elemente dort wirklich ausser Rand und Band zu geraten. Sturm folgte auf Sturm. Die Kampfführung der U-Boote wurde hierdurch erheblich beeinträchtigt. Die Navigation war ausserordentlich erschwert durch die fehlenden Möglichkeiten der Gestirnbeobachtung. Grosse Lücken klafften oft in den U-Bootaufstellungen. Es war nicht möglich, den Verkehr systematisch zu suchen. Fand man ihn jedoch durch Zufall, so war die Waffenwirkung durch die Wetterlage erheblich eingeschränkt. Die vom Sturm aufgetürmten Seen, die mit brechenden schäumenden Kronen über den Atlantik rollten, waren im Januar 1943 ungewöhnlich hoch. Der Binnenländer sollte sich ausmalen, welch ein hartes Dasein die Besatzung und vor allem die Wache auf der Brücke eines U-Bootes bei solchem Wetter hatten. Festgeschnallt in starken Gurten hatten die Bootführung und der Ausguck auf dem U-Bootturm den Anprall und den Strudel jeder über das Boot rauschenden See zu ertragen. Unter diesen Umständen konnten nur geringe Erfolge erzielt werden.

Aber das Wetter allein konnte der Grund nicht sein, warum die Boote in den beiden ersten Januarwochen vier Geleitzüge nicht fanden, auf die sie operierten. Wir bekamen im Januar den Eindruck, dass sich in der bisher recht konservativen englischen Geleitzugführung etwas geändert hatte. Die Engländer schienen ihre Konvois wieder mit grossen Ausweichkursen über die Weite des Atlantik gestreut laufen zu lassen. Sie waren offenbar wieder wendiger geworden. Wir zeichneten in unserer Befehlsstelle tagtäglich ein «U-Bootlagebild», so, wie es sich der Gegner nach Sicht- und Funkspruchmeldungen über unsere U-Bootaufstellung vermutlich machen

konnte. Wir fragten uns dann: In welcher Art wird er auf diese U-Bootaufstellung reagieren? Wir überlegten, ob er sie durch veränderte Steuerung seiner Geleitzüge umgehen oder ob er gerade in die erkannte Aufstellung hineinfahren würde, in der Annahme, dass wir unsere U-Boote seinen erwarteten Ausweichbewegungen entsprechend bereits verlegt hätten?

Dieses Denken in der «ersten oder zweiten Stufe», wie wir es nannten, war erforderlich, um unvermuteten Massnahmen des Gegners durch rechtzeitige Gegenzüge zuvorzukommen. Wir hatten im Jahre 1942 dabei wiederholt richtig kombiniert. Jetzt, im ersten Monat des Jahres 1943, schien es uns, als ob das «Schachspielen» schwieriger geworden wäre.

Dass es wirklich so war, wissen wir heute. Mitte November 1942 hatte in England der Admiral Sir Max Horton den Oberbefehl über die «Western Approaches» übernommen. Er war bisher Oberbefehlshaber der englischen U-Boote gewesen. Nunmehr übertrug ihm Churchill die Verantwortung für die Führung der «Atlantikschlacht». Unter dem Befehl von Admiral Horton machte die englische U-Bootabwehr grosse Fortschritte in der materiellen und technischen Verbesserung, aber auch vor allem in ihrer taktischen Führung und in der Stärkung ihrer Kampfmoral. Horton konnte sich als hervorragender U-Bootkommandant des ersten Weltkrieges und U-Bootführer im zweiten Weltkrieg am besten in die deutsche U-Bootkriegführung hineindenken und daher diejenigen Massnahmen treffen, die unseren Kampf erschweren mussten. «Mit seiner Kenntnis und Einsicht, seiner rücksichtslosen Entschlossenheit und vorwärtstreibenden Tatkraft war er ohne Zweifel der richtige Mann, Dönitz gegenübergestellt zu werden.» [3]

Während auf diese Weise Stürme und Ausweichbewegungen des Gegners in den ersten Januarwochen im Nordatlantik grössere Geleitzugkämpfe verhinderten, wurde in der gleichen Zeit südlich der Azoren bei einer Geleitzugoperation ein besonderer Erfolg erzielt.

Ende Dezember 1942 hatte ich dort auf dem Grosskreis New York-Kanarische Inseln eine Gruppe von U-Booten, die Gruppe «Delphin», aufgestellt. Sie steuerte in einem von Norden nach Süden verlaufenden Aufklärungsstreifen nach Westen. Wir hofften, hier Geleitzugverkehr zu finden, der zur Unterstützung der Invasionstruppen in Nordafrika in Richtung Gibraltar unterwegs war. Verglichen mit der Verkehrsdichte im Nordatlantik konnten hier nur verhältnismässig selten solche Geleitzüge laufen. Ausserdem waren in diesen niedrigen Breitengraden die Streumöglichkeiten für die Geleitzüge besonders gross, ohne dass ihr Weg

3 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 217.

wesentlich verlängert würde. Angesichts der Wichtigkeit dieser Konvois für das Fortschreiten der amerikanischen Offensive in Nordafrika wollte ich aber doch den Versuch machen, einen solchen Geleitzug zu finden und zu bekämpfen.

Schon waren für die Gruppe «Delphin» vier Tage vergeblichen Marsches verstrichen, als am 3. Januar 1943 U 514 (Kapitänleutnant Auffermann), ein im Seeraum von Trinidad operierendes U-Boot, 900 sm südwestlich der Gruppe «Delphin», einen Tankergeleitzug sichtete, der nach Nordosten steuerte.

U 514 torpedierte ein Schiff, verlor danach die Fühlung.

Es schien mir sicher zu sein, dass dieser Geleitzug aus dem Ölgebiet Curaçao-Aruba und von Port of Spain auf Trinidad nach Gibraltar steuerte und eine grosse Menge Treibstoff für die amerikanische Invasionsarmee nach Nordafrika brachte. Das Eintreffen dieser Vorräte konnte für Beginn und Ablauf der feindlichen Offensive in Nordafrika in den nächsten Wochen und Monaten entscheidend sein.

Die Entfernung zwischen dem Punkt, an dem der Geleitzug gesichtet worden war und dem Standort der Gruppe «Delphin» betrug umgekehrt etwa 1560 km. Welchen Kurs der Geleitzug steuern würde, war nicht bekannt. Ich glaubte aber, dass er den kürzesten Weg auf dem Grosskreis nehmen würde. Darum entschloss ich mich, obwohl er nur einmal gesichtet worden war und sein genauer Kurs nur vermutet werden konnte, mit der so weit entfernt stehenden Gruppe «Delphin» auf ihn zu operieren. Das bedeutete, wenn man die Situation in Landbegriffe umsetzt, dass U-Boote, die sich etwa in Hamburg befanden, den Befehl nach Südosten zu laufen bekamen, um einen etwa in Mailand gesichteten und vermutlich nach Nordost steuernden Geleitzug abzufangen.

Die U-Boote machten sich nun mit der Geschwindigkeit eines Radfahrers auf den Marsch zu einem von der U-Bootführung angenommenen Punkt, an dem sie vielleicht mit dem Geleitzug Zusammentreffen konnten.

Man sieht an diesem Vergleich, wie unsicher bei der Weite der Seeräume und dem Fehlen jeder Luftaufklärung auf deutscher Seite die Unterlagen für die taktische Führung der U-Boote waren, wie oft nur kombiniert werden konnte, wie dann aber alles entschlossen auf die eine Karte gesetzt werden musste, um die Operation auf der Grundlage der angestellten Überlegungen durchzuführen.

Die Gruppe «Delphin» wurde am 3. Januar nach Südosten in Marsch gesetzt. U 514 sowie das in seiner Nähe befindliche U 125 (Kapitänleutnant Folkers) bekamen den Auftrag, den Geleitzug nordöstlich des ersten Sichtortes zu suchen und nach Sichten ausschliesslich und mit allen Mitteln daran Fühlung zu halten. Sie konnten ihn jedoch nicht wiederfinden.

Kaum hatte die Gruppe «Delphin» ihren Marschbefehl erhalten, als U 182 (Kapitänleutnant Clausen, Nicolai), das sich auf dem Wege in den Seeraum des Kaps der Guten Hoffnung befand, etwa 600 sm östlich der Gruppe «Delphin» einen Geleitzug sichtete, der genau auf die Gruppe «Delphin» zulief. Es erschien richtig, jetzt mit der Gruppe «Delphin» auf diesen so viel näheren und obendrein die U-Bootgruppe ansteuernden Geleitzug zu operieren. Anschliessend konnte man unter Umständen die Boote noch auf den fern im Süden laufenden Tankergeleitzug ansetzen.

Die Fühlung von U 182 riss leider sehr bald ab. Bereits am 5. Januar um 0300 h wurde am Südende des aus «Delphin»-Booten gebildeten Vorpostenstreifens ein westgehender Geleitzug gesichtet. War dieser der am 3. Januar von U 182 gemeldete Geleitzug, so musste er inzwischen 14,5 sm gelaufen haben, also sehr schnell sein. Aber auch wenn es sich um einen anderen und dann möglicherweise um einen langsameren Geleitzug handelte, war seine Position am Südende des Streifens für die nördlich davon stehenden U-Boote ungünstig. Sie hätten ihn frühestens erst nach zehn Stunden erreichen können.

Obwohl wir hier ein Kampfobjekt mit Sicherheit in der Nähe hatten, schienen mir die Aussichten, es mit Erfolg zu bekämpfen, gering. Ich wollte deshalb die Gruppe «Delphin» nun doch weiter nach Süden auf den nordöstlich Trinidad gesichteten Tankergeleitzug operieren lassen. Als ich in meinem Stab nach einer nächtlichen Diskussion meinen Entschluss bekanntgab, wurde mir entgegengehalten, ich hätte immer gepredigt, dass der Spatz in der Hand besser sei als die Taube auf dem Dach und dass es daher jetzt doch richtiger sei, den gesichteten, nach Westen laufenden Geleitzug zu bekämpfen, als über Tage und Hunderte von Seemeilen hinweg auf das völlig unsichere Ziel des Tankergeleitzuges zu operieren. Ich glaubte jedoch, dass dieser westgehende Geleitzug kein Spatz in der Hand war und dass er bei der in diesem Seeraum vorherrschenden glatten See wahrscheinlich eine erhebliche Marschgeschwindigkeit hatte, weil er sicherlich leer war. Hohe Fahrtstufen der U-Boote und damit hoher Brennstoffverbrauch und wahrscheinlich nur geringer Erfolg würden die Ergebnisse der Operation auf diesen Geleitzug sein. Ich blieb bei meiner Ansicht und bei meiner Absicht, den Tankerkonvoi im Süden abzufangen.

Die Gruppe «Delphin» erhielt zu diesem Zweck Befehl, am 7. Januar um 1400 in einem Aufklärungsstreifen westlich der Kanarischen Inseln zu stehen. In diesem Streifen marschierten die 8 U-Boote der Gruppe mit Kurs 245 Grad und 7 sm Fahrt dem erwarteten Geleitzug entgegen. Sie überdeckten hierbei eine Breite von etwa 120 sm.

Während der Nachtstrecke hatte der Streifen nach Monduntergang mit

9 sm Geschwindigkeit Gegenkurs, also den gleichen Kurs wie der erwartete Geleitzug, zu laufen, damit dieser ihn in der Dunkelheit nicht ungesehen passieren konnte.

Wir hatten somit alles getan, um ihn zu finden. Das Glück war uns hold. Auch die letzte Feinheit des nächtlichen Mitlaufens nach Monduntergang schien sich günstig ausgewirkt zu haben. Am Morgen des 8. Januar stand der Tanker geleitzug bei Hell wer den auf gleicher Höhe und in der Mitte des U-Bootstreifens. Als die erste Sichtmeldung bei der U-Bootführung eintraf, war das für mich eine grosse Erleichterung. Wir waren nicht einem Schmetterling nachgejagt.

Bis zum 11. Januar bekämpften die U-Boote diesen Konvoi. Er bestand aus neun Tankern. Sieben davon wurden versenkt. Kein U-Boot ging verloren. Das war ein ausserordentlicher Erfolg. Der Geleitzug wurde, wie Roskill es ausdrückt, «in Stücke geschlagen».[4]

Der deutsche Oberbefehlshaber in Nordafrika, Generaloberst von Arnim, der Nachfolger Rommels, schickte mir ein Danktelegramm. Er wusste, was der Verlust des erwarteten Brennstoffs für seinen Gegner bedeutete.

Bei diesem Kampf zeichneten sich die U-Boote U 436 (Korvettenkapitän Seibicke), U 575 (Kapitänleutnant Günther Heydemann) und U 571 (Kapitänleutnant Möhlmann) besonders aus.

Bevor ich zur Darstellung der Ereignisse des U-Bootkrieges im Februar 1943 komme, muss noch erwähnt werden, dass ich, als ich am 30. Januar 1943 Oberbefehlshaber der Kriegsmarine wurde, wie bisher Befehlshaber der U-Boote blieb. Diese Verbindung schien mir richtig zu sein, weil Offiziere und Mannschaften der U-Bootwaffe auf mich eingestellt waren und es für die Dienststellung des Befehlshabers der U-Boote in der Marine keinen höheren Offizier gab, der die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in der U-Bootkriegführung in gleichem Masse besass wie ich.

Mein Stab wurde, um in meiner Nähe zu sein, als 2. Abteilung der Seekriegsleitung in das Oberkommando der Kriegsmarine in Berlin eingegliedert. Diese Änderung der Organisation war an der Front bei der Führung des U-Bootkrieges nicht zu spüren. Sie bewährte sich.

Dem Konteradmiral Godt, dem Chef meines Stabes als Befehlshaber der U-Boote, der mir in langjähriger dienstlicher Zusammenarbeit verbunden war und der an der Entwicklung der U-Boottaktik im Frieden und dem operativen Einsatz der U-Boote im Kriege einen verdienstvollen Anteil hatte, konnte ich die U-Bootkriegführung weitgehend selbständig anvertrauen. Ihm zur Seite stand der erfahrene Erste Admiral-

4 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 356.

Stabsoffizier, Korvettenkapitän Hessler, der mit den anderen hier verwendeten Admiralstabsoffizieren die Hauptlast der Stabsarbeit des U-Booteinsatzes trug.

So blieb nach meiner Ernennung zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine die Führung des U-Bootkrieges in den gleichen Händen wie bisher.

Im Nordatlantik sichtete U 456 (Kapitänleutnant Teichert) Ende Januar bei schwerem Weststurm einen nach Osten gehenden Geleitzug. Nur 5 U-Boote standen, noch nicht zu einer Gruppe zusammengefasst, im näheren Seeraum, dabei die meisten von ihnen westlich des Geleitzuges, so dass sie hinter ihm herlaufen mussten, und würde es Tage dauern, bis sie ihn erreichen konnten.

In beispielhafter Zähigkeit hielt Kapitänleutnant Teichert drei Tage lang allein am Geleitzug stehend Fühlung. Er griff an und versenkte drei Schiffe mit 24‘823 BRT. Die übrigen Boote kamen nicht mehr zum Erfolg. Es ergab sich aus den Meldungen von U 456, dass es sich um einen schnelleren Geleitzug gehandelt hatte. Nach unserer Koppelung musste das der HX 224 sein, dem, soweit wir es übersahen, etwa zwei Tage später der nächste nach England gehende Geleitzug, der SC 118, folgen würde.

Wir hatten eine Meldung unseres Entzifferungsdienstes erhalten, wonach dieser Geleitzug New York am 24. Januar verlassen hätte, mit besonders wertvollem Kriegsmaterial, das für Murmansk bestimmt war, beladen sei und sich auf dem Wege nach dem Nordkanal (nördlich Irlands) befände. Die Frage war jetzt, ob er den Seeraum umgehen würde, in dem vor ihm der Geleitzug HX 224 angegriffen worden war, oder ob die englische Geleitzugsteuerung glaubte, dass 2 Tage später gerade dieser Seeraum von U-Booten geräumt sein würde, weil die Operation auf den vorausmarschierenden HX 224 die U-Boote nach Osten abgezogen hätte. Die U-Bootführung dachte «in der ersten Stufe» und zog alle auf dem Marsch befindlichen Boote zu einer Gruppe «Pfeil» in dem gleichen Seegebiet zusammen. Sie liess sie in einem Aufklärungsstreifen nach Westen dem erwarteten Geleitzug entgegenlaufen. Die Hoffnung, dass dieser Schachzug richtig war, stieg, als wir am 4. Februar einen Funkspruch von U 632 (Kapitänleutnant Karpf) erhielten mit der Meldung, dass nach Aussage eines aufgefischten britischen Schiffsoffiziers, der von einem gesunkenen Tanker des 2 Tage zuvor bekämpften HX-Geleitzuges stammte, ein weiterer Geleitzug dem HX 224 auf gleichem Wege folgen würde. Am Mittag des gleichen Tages lief der erwartete Geleitzug auch wirklich in die Mitte unseres Aufklärungsstreifens ein. Der Kampf begann. Dem besonderen Wert seiner Ladung entsprechend, war er von ungewöhnlich starker See- und Luftsicherung umgeben. Die Härte des Kampfes

zeigten unsere Verluste und Beschädigungen. 3 U-Boote gingen verloren: U 187 (Kapitänleutnant Münnich), U 609 (Kapitänleutnant Rudloff) und U 624 (Kapitänleutnant Graf von Soden-Frauenhofen). Vier weitere wurden durch Wasserbomben- oder Luftangriffe schwer beschädigt.

«Der Kampf mit der See- und Luftsicherung war wütend, drei Viertel der feindlichen U-Boote hatten Wasserbombenangriffe zu überstehen,»[5] heisst es in der englischen Darstellung.

Diesen Verlusten stand der Erfolg von 13 versenkten Schiffen mit 59'765 BRT gegenüber.

Es war die vielleicht härteste Geleitzugschlacht dieses Krieges. Ehre den Besatzungen und Kommandanten der U-Boote, die diese schweren, tagelangen Geleitzugkämpfe in dem rauhen Winterwetter des Atlantik schlugen. In den vier Nächten des unaufhörlichen Kampfes konnten die Kommandanten die Brücke ihrer U-Boote nicht verlassen. Von ihren blitzschnellen Entschlüssen hing oft das Schicksal ihrer Besatzungen ab. Es ist kaum zu ermessen, welche Härte und Selbstüberwindung dazu gehörten, gleich nach einer Wasserbombenverfolgung wieder den Befehl zum Auftauchen zu geben, dem Feinde wieder nachzustossen und aufs Neue in den dem Stachelpanzer eines Igels vergleichbaren inneren Sicherungsring des Geleitzugs einzudringen, mit der Alternative des Erfolges oder Untergangs.

Was die Kommandanten in diesen Geleitzugkämpfen leisteten, war das Höchste in der Geschichte der U-Bootkämpfe in zwei Weltkriegen.

Die Engländer zogen aus den Verlusten dieser Schlachten Folgerungen, die sich bald auswirken sollten:

«Wir lernten unsererseits, dass selbst dauernder Geleitzugschutz mit weitreichenden Flugzeugen bei Tage nicht verhindern konnte, dass einige U-Boote an den Geleitzug herankamen und ihn in den langen Winternächten angriflfen. Es war klar, dass die ‚Fortresses' und die ‚Liberators' sobald als möglich mit ‚Leigh-Lights'[6] ausgerüstet werden mussten.

Ein beunruhigender Faktor in den Erfahrungen dieses Geleitzuges waren die schweren Verluste, die er trotz des ungewöhnlich zahlreichen Sicherungsgeleits erlitt. Dank amerikanischer Verstärkung von Island her standen während des Höhepunktes des Angriffs zwölf Kriegsschiffe an dem Konvoi, das Doppelte des normalen Geleitzugschutzes. Aber die Verstärkung wirkte sich nicht voll aus, weil ihr die Übung einer eingespielten Jagdgruppe fehlte. Wir haben seitdem längst gelernt, dass die Ausbildung wichtiger ist als die Zahl der Sicherungsfahrzeuge.

5 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 356.

6 «Leigh-Lights» waren starke Scheinwerfer für die Verwendung in Flugzeugen.

Eine weitere Lehre war, dass eine solche langandauernde schwere Schlacht grosse Mengen von Wasserbomben kostete, und dass Ersatzbomben auf den Handelsschiffen mitgeführt werden mussten.

Noch schwerer wog die Erkenntnis, wie wichtig «Unterstützungsgruppen' waren, um den Geleitschutz angegriffener Konvois zu verstärken. Sie waren mit Admiral Hortons Worten «lebenswichtig, um wirkliche Sicherheit zu erreichens» [7]

In sehr stürmischem Wetter sichtete am 17. Februar U 69 (Kapitänleutnant Ulrich Gräf) ostwärts Neufundland einen westgehenden Geleitzug, den ON 165. Zwei Tage lang hielten zwei U-Boote sehr gewissenhaft an dem Geleitzug Fühlung und versenkten zwei Schiffe.

Infolge von Nebel, Sturm und Funkstörungen gelang es jedoch nicht, weitere U-Boote heranzuführen. Es wurden beide U-Boote, U 69 und U 201 (Oberleutnant z. S. Rosenberg), vernichtet. Sie fielen den Zerstörern «Farne» und «Viscount» zum Opfer, die bereits im Oktober 1942 zwei unserer U-Boote versenkt hatten. Der neue Erfolg dieser gleichen Zerstörer bestärkte Admiral Horton darin, dass Ausbildung und Erfahrung wichtiger seien als die Zahl.

Für uns war das Ergebnis dieses Kampfes bedrückend, weil die Versenkung von zwei Handelsschiffen mit dem Verlust von 2 U-Booten zu teuer erkauft war.

Am 18. Februar erhielt die U-Bootführung die Meldung, dass ein Flugzeug 300 sm westlich des Nord-Kanals an einem auslaufenden Geleitzug gestanden habe. In dieser Position war das Flugzeug bei der Abgabe eines Funkspruchs von dem «Luftwaffenhorchregiment» der deutschen Luftwaffe in Paris angepeilt worden. Schon diese eine Nachricht schien mir wertvoll genug, um sofort mit 2 U-Bootgruppen auf den gemeldeten Geleitzug zu operieren. Eine weitere Peilung des «Luftwaffenhorchregiments» am nächsten Tag ergab, dass der Geleitzug anscheinend nach Südwesten steuerte. In dem vermuteten Seeraum bekamen wir den Geleitzug dann auch in Sicht. Die eine der beiden U-Bootgruppen stand so günstig, dass sie zum Angriff angesetzt werden konnte.

Der Kampf zog sich über eine Marschstrecke von 1'100 sm in westlicher Richtung hin und dauerte vom 21. bis 25. Februar. Er wurde von beiden Seiten mit hartnäckiger Entschlossenheit geführt. Zwei U-Boote, U 606 (Oberleutnant zur See Döhler) und U 225 (Oberleutnant zur See Leimkühler), gingen verloren. Der Gegner büsste dagegen 14 Schiffe ein mit 88'000 BRT; ein weiteres von 9'382 BRT erhielt einen Torpedotreffer. Der Erfolg des Kampfes lag also diesmal durchaus auf unserer Seite.

7 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 356/357.

Bereits am 21. Februar war von dem ausmarschierenden U 664 (Kapitänleutnant Adolf Gräf) ein dritter nach Westen laufender Konvoi erfasst worden, aus dem das Boot zwei Schiffe mit 13‘466 BRT versenkt hatte. Es gelang ihm nicht, weiter Fühlung zu halten, so dass andere Boote, die noch zu weit abstanden, nicht angesetzt werden konnten.

In den entfernteren Operationsgebieten war im Januar und Februar infolge des Mangels an Booten eine «U-Boot-Leere» eingetreten. Ausserdem waren die Verhältnisse in diesen Operationsgebieten zum Teil ungünstiger geworden, seitdem auch dort statt der Einzelfahrer jetzt gesicherte Geleitzüge liefen.

Ostwärts Trinidad traf U 124 (Kapitänleutnant Mohr) einen solchen Konvoi und versenkte aus ihm 4 Schiffe mit 23‘566 BRT.

Auch vor Kapstadt hatte die Einzelfahrt aufgehört, und es waren Geleitzüge gebildet worden, deren Routen unmittelbar unter der Küste durch Luft- und Seebewachung stark gesichert wurden. Die Boote wichen daher Ende Februar bis zur Höhe von Durban und Laurenzo Marques aus. Über ihre Kämpfe in diesem Seegebiet wird später berichtet werden.

Wir mussten feststellen, dass es uns im Januar wiederholt nicht geglückt war, mit unseren U-Bootstreifen die erwarteten Geleitzüge zu finden. Selbstverständlich gingen wir nach diesen Fehlschlägen wieder einmal von Grund auf der Frage nach, was der Gegner von unserer U-Bootaufstellung wissen könnte; denn die besten taktischen Überlegungen und Massnahmen mussten nutzlos bleiben, wenn uns der Feind dabei ohne unser Wissen in die Karten sah, die Such-Aufstellung der Boote kannte und sie durch Umfahren wirkungslos machte.

Immer wieder kontrollierten wir unsere Geheimhaltungsbestimmungen, um Verrat soweit irgend möglich auszuschliessen. Dass wir in unseren U-Bootstützpunkten im besetzten französischen Gebiet mit einer weitverzweigten feindlichen Spionage rechnen mussten, war uns klar. Ein guter gegnerischer Nachrichtendienst musste auf jeden Fall die Verteilung unserer U-Boote auf die Häfen, ihre Ein- und Auslaufdaten, möglicherweise auch Angaben über die Seeräume, für die die auf Feindfahrt gehenden U-Boote vorgesehen waren, erfahren können. Immer wieder wurde -* überprüft, ob die U-Bootfunksprüche schlüsselsicher waren. Aber ebenso oft blieb der Chef des Marinenachrichtendienstes im Oberkommando bei der Ansicht, dass es für den Gegner unmöglich sei, sie zu entziffern. Wir haben auch heute, soweit mir bekannt ist, keine sichere Kenntnis davon, ob dem Gegner im Kriege ein Einbruch in unsere Schlüssel gelungen ist.

Wiederholt habe ich in meiner Darstellung die bemerkenswerten Leistungen des deutschen «B-Dienstes» erwähnt. Es gelang ihm immer wieder, in den feindlichen Code einzudringen. Die U-Bootführung erhielt

daher nicht nur englische Funkmeldungen und Anordnungen der Geleitzugsteuerung, sondern auch im Januar und Februar 1943 von Zeit zu Zeit die englischen «U-Bootlagen», die von der britischen Admiralität an die in See befindlichen Geleitzugführer gefunkt wurden und die die festgestellte oder vermutete Verteilung der deutschen U-Boote in den einzelnen Seegebieten enthielten. Diese «U-Bootlage» gaben uns für unsere Prüfung der Frage, wie der Gegner zu der mehr oder weniger genauen Kenntnis unserer U-Bootaufstellung kommen konnte, die wertvollsten Unterlagen. Das Ergebnis der Untersuchung lautete: «Bis auf zwei bis drei ungeklärte Fälle lassen sich die englischen Angaben auf die den Engländern zugänglichen Anhalte über U-Bootstandorte und von ihnen durchgeführte Mitkoppelung der Boote, ferner auf durchaus verständliche Kombinationen zurückführen. Als wichtigstes Ergebnis hat sich als so gut wie sicher herausgestellt, dass es dem Gegner mit Hilfe der Flugzeugfunkmessortung möglich war, U-Bootaufstellungen mit einer Genauigkeit zu erfassen, die für erfolgreiche Ausweichbewegungen seiner Geleitzüge ausreichend waren.» [8]

Wir kamen so zu dem Schluss, dass die sehr weitreichende Funkmessortung vom Flugzeug aus dem Gegner den Hauptanhalt für unsere U-Bootaufstellung gab. Hiergegen besassen wir kein sicher wirkendes Mittel. Um die Feststellung der U-Bootstandorte im Suchstreifen wenigstens zu erschweren, gab ich am 5. März 1943 den Befehl, dass die U-Boote für dreissig Minuten zu tauchen hätten, sobald sie in ihren Empfangsgeräten Ortungsimpulse aufgenommen hätten. Diese Anordnung konnte aber lediglich eine Notmassnahme sein, deren Wirkung sehr fragwürdig war.

Da wir selbst über keine irgendwie geordnete Luftaufklärung verfügten, sah mir mein Gegenspieler, Admiral Horton, tief in meine Karten, ohne dass ich ein Gleiches tun konnte. Deutschland führte seinen Seekrieg im zweiten Weltkrieg ohne Luftwaffe; das war eines seiner am wenigsten zeitgemässen und zugleich eines seiner am meisten ausschlaggebenden Kennzeichen.

Ende Februar standen zwei U-Bootgruppen, die Rudel «Wildfang» und «Burggraf», in einem abgewinkelten Streifen ostwärts Neufundland, um nach England gehende Geleitzüge abzufangen. Am 27. Februar kam auf dem Nordflügel des Streifens der ostgehende schnelle Konvoi HX 227 in Sicht. Zwei Schiffe mit 14'352 BRT wurden versenkt, aber bei dem schweren Wetter und bei immer wieder einsetzenden Schnee- und Hagelböen misslang der Versuch, diejenigen Boote des nördlichen Teils des Vorpostenstreifens heranzubringen, die bereits hinter dem Geleitzug standen.

8 K. T. B. des BdU vom 5. 3. 1943.

Auch der nächste nach England gehende Geleitzug, der SC 121, lief durch den U-Bootstreifen. Aber er wurde nicht gesichtet, obwohl die Boote nach bewährtem Prinzip während der Stunden der Dunkelheit in der Kursrichtung des Geleitzugs mitliefen.

Erst 90 sm nordöstlich des Streifens erblickte ihn ein U-Boot. Wieder standen also die Boote schon hinter dem Geleitzug. Es half nichts. Trotz der schlechten Erfahrungen mit dem Hinterherlaufen, die wir gerade bei dem Versuch gemacht hatten, die Boote an den HX 227 heranzubringen, befahl ich den Booten, dem SC 121 nachzusetzen.

Diesmal war das Glück auf unserer Seite. Sturm, Nebel, Hagel- und Schneeböen hatten die enge Formation des Geleitzugs gelockert, so dass die U-Boote, die ihn erreichten, ohne einen eigenen Verlust 13 Schiffe mit 62‘198 BRT versenken und ein Schiff durch Torpedotreffer beschädigen konnten. –

Am 9. März bekam die U-Bootführung eine B-Dienst-Meldung, die den genauen Standort des nach England gehenden Geleitzugs HX 228 enthielt. Dieser Standort lag 300 sm westlich der Aufstellung der U-Bootgruppe «Neuland». Nach den bisherigen Erfahrungen mussten wir annehmen, dass dem Gegner der seit Tagen nach Westen laufende U-Bootstreifen «Neuland» durch Ortung bekannt geworden sei und dass der Geleitzug ihm also ausweichen würde. Ich verschob ihn deswegen sofort um 120 sm nach Norden. Das war falsch; der Geleitzug passierte am folgenden Tage am Südende des Streifens. Er wäre ohne die Nordverschiebung in die Mitte des U-Bootstreifens hineingelaufen. Dies zeigte, dass derartige taktische Schachzüge auch missglücken konnten und dass das «Denken in Stufen» Gefahren barg. Möglicherweise nahm der englische Gegenspieler an, dass die deutsche U-Bootführung diesen Zug tun würde, und hatte deshalb den alten Geleitzugkurs beibehalten. Er dachte also auch in «Stufen».

Es konnte aber natürlich auch sein, dass der Feind die U-Bootaufstellung diesmal wegen ungünstiger Umstände nicht erkannt hatte.

Nun standen alle U-Boote nördlich des Geleitzugs, was für ihr schnelles Herankommen ungünstig war. Nur 4 Schiffe mit 24‘175 BRT wurden versenkt. Der schon so oft bewährte Kapitänleutnant Trojer auf U 221 zeichnete sich hierbei besonders aus. Das Boot wäre jedoch bei einem Unterwasserangriff beinahe vernichtet worden. Trojer berichtete darüber in seinem Kriegstagebuch:

«... 10. März 1943 ... 30° West; 51° Nord. In Schneeböe senkrecht auf Gegenkurs zugelaufen, aufgetaucht, als dieser aus der Böe heraustritt ... Nach Erreichen einer ausgezeichneten Position innerhalb des Konvois

ein Fehlschuss, ein weiterer nach Entfernung 3'100 m. Treffer auf Dampfer.

21.31 h. Zweierfächer auf zwei überlappende grosse Dampfer; erster Treffer mit völliger Auflösung des Dampfers, riesiges Feuerwerk und Wolken, Eisenplatten fliegen zu Hunderten wie Papier durch die Gegend, Munition fliegt durch die Luft.

Kurz darauf Treffer auf anderen Frachter, ebenfalls Explosion, Vorschiff bis Brücke unter Wasser. Schwere Trümmer fliegen gegen das Sehrohr, das sich nunmehr schwer drehen lässt, im ganzen Boot kracht und donnert es. Im Losmachen kurz untergeschnitten. Beim Höherkommen gerade die Treffer gesehen.

Das beabsichtigte Ziel für Rohr 3, ein moderner 5'000er mit mehreren Doppelmasten, geht mit äusserster Kraft zurück, um nicht in das explodierende Schiff hineinzufahren. Der Schuss ist mir zu unsicher. Das Sehrohr ist plötzlich ganz schwarz beschlagen, kaum etwas zu sehen, dazu poltern immer noch schwere Brocken herunter. Der Lärm im Boot ist ungeheuerlich, als würde das Boot dauernd von Schüssen getroffen. Nach starken Sinkgeräuschen ist es plötzlich still. Ich versuche das Sehrohr einzufahren, um dadurch die Optik abzuwaschen. Es geht nur anderthalb Meter, ist also verbogen. In diesem Augenblick meldet der Horchraum schnelle Zerstörerschrauben. Ich fahre das Sehrohr aus, kann jedoch infolge Dünung und der Beschlagenheit des Sehrohrs nichts Genaues feststellen. Im selben Augenblick höre ich die Zerstörerschrauben im Turm, Befehl:

‚Runter und beide AK voraus.' Die Bomben, zweimal vier, fallen jedoch bereits, und zwar ganz nahe. Das Turmluk atmet und lässt eine Menge Wasser eindringen. Das Boot bockt und hüpft, gewinnt aber Tiefe.»

Bei diesem Geleitzugkampf rammte das Führerschiff der Geleitsicherung, HMS «Harvester», U 444 (Oberleutnant z. S. Langfeld) und versenkte es. Die «Harvester» wurde jedoch bei dem Rammstoss selbst so stark beschädigt, dass sie der Torpedierung durch ein anderes deutsches U-Boot, U 432 (Kapitänleutnant Eckhardt) nicht ausweichen konnte und selbst mit dem englischen Geleitführer an Bord unterging. U 432 seinerseits wurde kurz danach von der freien französischen Korvette «Aconit» versenkt. Nach Roskills Darstellung war dies «ein gutes Beispiel des erbarmungslosen Gebens und Nehmens von tödlichen Schlägen, die so bezeichnend für diesen Kampf waren».[9]

Nach diesem Unternehmen wurden die beteiligten U-Boote am 14. und 15. März auf etwa 20° westlicher Länge in einem nach Westen laufenden

9 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 365.

Aufklärungsstreifen neu formiert. Wir erwarteten den nächsten Halifax- Geleitzug HX 229, der nach einer Funkspruchentzifferung am 13. März südöstlich von Cap Race (Neufundland) stand und Kurs 89° steuerte.

Am 14. März erhielten wir vom B-Dienst eine neue Entzifferung. Der nächste Sidney-Geleitzug, der SC 122, hatte am 13. März um 20 h den Befehl erhalten, von einer bestimmten Position aus auf Kurs 67° zu gehen. Diese Meldungen waren für die U-Bootführung sehr wertvoll. Sie zeigten, welche Bedeutung eine eigene Luftaufklärung für unseren Seekrieg hätte haben können, deren eigentliche Aufgabe es gewesen wäre, Standorte und Kurse der Geleitzüge festzustellen und zu übermitteln.

So schnell wie möglich mussten jetzt die beiden Geleitzüge erfasst werden. Zunächst wurde eine Gruppe von Booten auf den östlicher stehenden SC 122 angesetzt. Am Abend des nächsten Tages wurde von einem Boot dieser Gruppe in schwerem Sturm ein nach Osten steuernder Zerstörer gesichtet. Dieser gehörte möglicherweise zur Sicherung des SC 122. Weitere Suche nach dem Geleitzug blieb jedoch erfolglos. Am folgenden Morgen, dem 16. März, kam aber ein Geleitzug südöstlich des gebildeten Streifens in Sicht. Wir glaubten zunächst, es sei der SC 122. Denn zum gleichen Zeitpunkt hatten wir über den Halifax-Geleitzug einen entzifferten Funkspruch erhalten, der besagte, dass er nicht 89° steuerte, sondern dicht an der Ostküste Neufundlands nach Norden lief, um das gesamte Seegebiet der U-Bootaufstellungen zu umgehen. Es stellte sich jedoch sehr bald heraus, dass diese Meldung nicht zutreffen konnte. Möglicherweise war sie bewusst zu unserer Täuschung abgegeben worden. Tatsächlich hatten wir am 16. März morgens den HX 229 zu fassen bekommen; denn in der folgenden Nacht kam etwa 120 sm weiter östlich ein zweiter ostgehender Geleitzug in Sicht, der als der langsamere SC-Geleitzug festgestellt wurde. Der schnellere HX 229 holte im Laufe der nächsten Tage und Nächte ihm gegenüber immer mehr auf, so dass sie beide zusammen schliesslich in einem verhältnismässig beschränkten Raum des Ozeans «eine grosse Masse von Schiffen bildeten».[10]

Die 38 U-Boote aller drei Gruppen stürzten sich nun wie die Wölfe zunächst auf den Halifax-, dann nach Sichten des Sidney-Geleitzuges auch auf diesen und schliesslich auf den vereinigten Gesamt-Konvoi. In der ersten Nacht, vom 16. zum 17. März, befand sich noch keine Luftsicherung am Geleitzug. Diese günstige Lage nutzten die Boote.

Obwohl es für Überwasserangriffe wegen des kurz bevorstehenden Vollmonds sehr hell war, meldeten die Boote bereits nach der ersten Nacht die Versenkung von 14 Schiffen mit 90'000 BRT.

10 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 365.

Vom 17. morgens ab befand sich ununterbrochen Luftsicherung am Geleitzug. Die Seesicherung wurde durch eigens zu diesem Geleitzug zusätzlich beorderte Fahrzeuge verstärkt.

Die Wetterlage wechselte von verhältnismässig ruhigem Wetter mit sehr wechselnder Sicht bis zu wieder einsetzenden stürmischen Nordostwinden, die das Vorsetzen der Boote gegen die See erschwerten.

Vom 16. bis zum 19. März dauerte dieser Kampf mit Tag- und Nachtangriffen der U-Boote und Gegenschläge der Luft- und Seesicherung an. Ein U-Boot, U 384 (Oberleutnant z. S. von Rosenberg-Gruszynski), ging am 19. März durch Luftangriff verloren. Fast alle anderen erhielten Wasser- und Fliegerbomben; zwei Boote wurden dabei schwer beschädigt. Dem stand aber ein hohes Kampfergebnis gegenüber: Die Boote versenkten 21 Schiffe mit 141'000 BRT sowie ein Sicherungsfahrzeug und erzielten auf weitere Schiffe Torpedotreffer. Es war der bis dahin grösste Erfolg einer Geleitzugschlacht oder, wie Roskill sagt: «Ein ernsthaftes Unglück für die alliierte Sache.»[11]

Diese Niederlage beeindruckte die englische Admiralität ausserordentlich. Sie berichtete später darüber, «nie seien die Deutschen näher daran gewesen, die Verbindung zwischen der Neuen und der Alten Welt zu zerreissen, als in den ersten 20 Tagen des März 1943».

Kapitän Roskill fährt in seinem Seekriegswerk dann fort:

«Man kann auf diesen Monat nicht zurückblicken, ohne etwas wie Entsetzen zu empfinden über die Verluste, die wir erlitten. In den ersten zehn Tagen dieses Monats verloren wir in allen Seegebieten 41 Schiffe, in den zweiten zehn Tagen 56. Mehr als eine halbe Million BRT wurden in diesen zwanzig Tagen versenkt; und was diese Verluste soviel ernster machte als die blosse Zahl anzeigen kann, war, dass nahezu zwei Drittel aller Schiffe, die während dieses Monats verloren gingen, aus Geleitzügen versenkt wurden. ‚Es erschien denkbar', schrieb die Admiralität, nachdem die Krise vorüber war, ‚dass wir das Geleitzugsystem nicht mehr als wirksamen Schutz würden ansehen könnens Dabei war das Geleitzugsystem während dreieinhalb Jahren Krieg allmählich der Angelpunkt unserer Seestrategie geworden. Wo sollte die Admiralität sich hinwenden, wenn dieses System seine Wirksamkeit verloren hatte? Sie wusste es nicht. Aber sie muss gefühlt haben, auch wenn niemand es zugab, dass die Niederlage ihr ins Gesicht starrte.»[11 12]

Der Erfolg dieses Monats sollte aber auch der letzte entschiedene deutsche Sieg in einem Geleitzugkampf gewesen sein.

11 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 366.
12 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 365.

Am 26. März wurde in der Nahsicherung eines nach Westen gehenden Geleitzugs ein Flugzeugträger gesichtet. Die Trägerflugzeuge hinderten die U-Boote, an den Geleitzug heranzukommen.

Am gleichen Tage musste nach unserer Vermutung ausserdem weiter südöstlich der nächste nach England fahrende schnellere Halifax-Geleitzug stehen. Es gelang der U-Bootführung, die diesmal in der richtigen «Stufe» dachte, die U-Bootgruppen richtig zu verschieben und den Geleitzug am 28. März zu finden. Gleichzeitig entwickelte sich das bereits stürmische Wetter zu solch einer Heftigkeit, «dass es verdiente, als Orkan klassifiziert zu werden».[13] Ich liess die Operation trotzdem nicht abbrechen, weil ich glaubte, dass auch der Geleitzug unter der Wetterlage zu leiden hätte und sich etwas auf lockern würde, so dass die U-Boote noch zu Erfolgen kommen könnten. Aber es bot sich hierfür nur *eine* Gelegenheit, bei der ein Schiff von 7‘176 BRT versenkt wurde, während die schwere See den Waffeneinsatz im Übrigen verhinderte. Der Kommandant von U 260 (Kapitänleutnant Purkhold) schrieb über die Lage in dieser Nacht in sein Kriegstagebuch:

«... U 260. 28. März 1943, SW 11, See 9, Orkan aus SW. 2030 h. Dampfer, geschätzt 8’000 BRT, in Sicht, läuft vor der See, Entfernung 4’000 m. Stehe an seiner Steuerbordseite und entschliesse mich, vor Dunkelwerden über Wasser anzugreifen. Bei der sehr schweren See ist die Möglichkeit der Sichtung gering, durch Wasserdampf Sicht zwischen 1 und 2 sm. Um 2105 h schräg vor der See angegriffen. Angriff fällt aus, da Fahrt und Lage des Gegner unterschätzt. Nicht erkannt, dass Lage bereits stumpf, da der Dampfer eine Zeitlang wegen schwerer überkommender See ausser Sicht war. Ich nehme Verfolgung auf, will möglichst vor Dunkelwerden noch zum Schuss kommen, weil die Möglichkeit, ihn bei der schweren See, der schlechten Sicht und in dunkler Nacht zu verlieren, gross ist.

Um 2200 h Verfolgung abgebrochen. Bei dem Versuch, mit äusserster Kraft und Grosser Fahrt vor der See zu laufen, zweimal mit dem Boot untergeschnitten. Durch Hartruder, Anblasen und Fahrtverminderung kommt das Boot gut aus der See heraus. Auf der Brücke gibt es kein Halten, Kommandant und Wache sind nach einer halben Stunde halb ertrunken. Durch Turmluk, Sprachrohr und Dieselzuluftmast innerhalb kürzester Zeit 5 Tonnen Wasser ins Boot.

Der Dampfer läuft genau vor der See, muss selber kreuzen, Abstand vergrössert sich, blutenden Herzens Verfolgung abgebrochen .. .»

13 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 366.

Wie aussergewöhnlich der Orkan war, zeigt auch ein Vorkommnis beim Gegner: Das Schiff, auf dem sich der Commodore, der Führer des englischen Geleitzugs befand, kenterte und versank mit seiner gesamten Besatzung.

Überraschend für die U-Bootführung war, dass die Luftsicherung trotz des Orkans weiter am Geleitzug verblieb. Zwar war es den Flugzeugen anscheinend nicht möglich, gezielte Angriffe auf die U-Boote anzusetzen, aber sie bewirkten immerhin, dass die Boote in der schweren See noch langsamer vorwärts kamen als die Dampfer. Als das Wetter sich nach einigen Tagen besserte, waren sie zu weit nach hinten gekommen, um noch Angriffsaussichten zu haben. So zerschlug die Wetterlage eine aussichtsvolle Operation.

In den gleichen Tagen bekam die U-Bootführung von einem eigenen Flugzeug die Nachricht, dass westlich der spanischen Küste bei Kap Finisterre ein nordgehender Geleitzug stünde. Zwei ausmarschierende U-Boote, U 404 (Kapitänleutnant von Bülow) und U 662 (Kapitänleutnant Müller, Heinz Eberhard), wurden auf ihn angesetzt, versenkten 4 Schiffe mit 23'830 BRT und torpedierten ein Schiff von 7'174 BRT.

Im Nordatlantik mussten die meisten U-Boote nach der im Orkan durchgeführten Geleitzugoperation in See Brennstoff erhalten und den Rückmarsch antreten. Nur eine kampfkräftige Gruppe blieb im Operationsgebiet zurück. Sie wurde auf den nächsten nach England laufenden Halifax-Geleitzug angesetzt und bekam ihn auch in Sicht. Es konnten jedoch nur 6 Schiffe mit 41'949 BRT versenkt werden, weil es einer Anzahl von U-Booten wegen der immer stärker werdenden Luftabwehr, die auch wieder mit Trägerflugzeugen von einem Geleitzug-Flugzeugträger aus erfolgte, nicht möglich war, nach vorn in Angriffsposition zu kommen.

Wir wissen heute, wie stark der Gegner die Abwehrkräfte zu diesem Zeitpunkt vermehrte. Die seit Langem von den Engländern vorbereiteten Geleitzug-Flugzeugträger waren im März in Tätigkeit getreten. Sie schlossen endgültig das «air-gape», das «Luftloch», wie sie das Gebiet ohne Luftsicherung im Nordatlantik nannten, und umgaben ihre Geleitzüge mit einer ständigen Sicherung von Flugzeugen.

Gleichzeitig kamen immer mehr «Support-Groups», «Unterstützungsgruppen», in Dienst. Eine Unterstützungsgruppe bestand aus vier bis sechs U-Bootjägern und wurde im Allgemeinen von einem Kapitän zur See von der englischen Marine geführt. Die Schiffe solcher Gruppen waren in der taktischen Zusammenarbeit bei der U-Boot-Abwehr gründlich ausgebildet. Diese Gruppen hatten die Aufgabe, die Sicherung von Geleitzügen zu verstärken, sobald sie von U-Booten angegriffen wurden.

«

Sie konnten dann auch, wenn sie ein U-Boot festgestellt hatten, sich vom Geleitzug entfernen, um es möglichst bis zu seiner Vernichtung zu verfolgen. Die eigentlichen Geleitfahrzeuge hatten bisher diese Bekämpfungsaufgabe oft zu früh abbrechen müssen, weil sie sonst zu sehr ihrer unmittelbaren Schutzaufgabe entzogen wurden.

Das dritte entscheidende Moment, welches im U-Bootkrieg die Waage jetzt zugunsten des Gegners sinken liess, war, dass die «Very Long Range Aircraft» – die sehr weitreichenden grossen Bomber – zur Bekämpfung der deutschen U-Boote in der Atlantikschlacht jetzt vermehrt wurden.

Die ausserordentlichen U-Booterfolge in den ersten drei Wochen des März 1943 hatten wieder eine Reihe von Kontroversen und Besprechungen zwischen der englischen Admiralität und dem englischen Luftministerium zur Folge gehabt. Das Kommando der Bomber und der Generalstab der Luftwaffe waren der Ansicht, dass der «Zermürbungsprozess», der gegen Deutschland nur durch den unaufhörlichen Einsatz schwerer Bomber gegen Landziele verwirklicht werden könne, die wesentliche Voraussetzung des Sieges sei.

Dagegen wandte die britische Admiralität ein, es sei «die Kunst der grossen Strategie, alle Kräfte anzuwenden, um das eine gemeinsame Ziel zu fördern, die strategische Offensive aller Waffen nach Europa hineinzutragen. Die Zerstörung der U-Boote sei die notwendige Voraussetzung, um diese offensiven Pläne in die Tat umzusetzen und aufrecht halten zu können».

«Diese gegensätzlichen Auffassungen waren ein Problem, über das das Kabinett zu bestimmen hatte, in dem sich des Premierministers ‚Anti-U-Boat-Committee' auswirkte.» [14]

Churchill entschied im Sinne der Admiralität.

Kapitän Roskill schreibt abschliessend zu diesem Streit um den Einsatz der «sehr weitreichenden Flugzeuge» und zu Churchills Entscheidung:

«Nach Ansicht des Verfassers entgingen wir im Frühjahr 1943 sehr knapp einer Niederlage im Atlantik. Hätten wir eine solche Niederlage erlitten, so würde die Geschichte geurteilt haben, dass die Hauptursache dafür das Fehlen von noch zwei Geschwadern der ‚sehr weitreichenden Flugzeuge' im Geleitzugschutz war.»

So fasste Ende März 1943 die englische Regierung alle Kräfte zusammen, um die U-Boote zu besiegen. Nach dreieinhalb Jahren Krieg hatten

14 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 369.

wir die englische Seemacht nun nahe daran gebracht, die Atlantikschlacht zu verlieren, und zwar mit der Hälfte der Zahl der U-Boote, die immer wieder gefordert worden waren.

Wie anders wäre unser U-Bootkrieg und vielleicht damit der Krieg im Grossen verlaufen, wenn wir spätestens nach Kündigung des Flottenvertrages im Frühjahr 1939 und vor allem sofort nach Kriegsausbruch mit England von der Staatsführung die Mittel und Arbeitskräfte bekommen hätten, um in forciertem Tempo die nun notwendig gewordene hohe Zahl von U-Booten zu bauen und mit ihnen zu kämpfen, zu einer Zeit, als es noch nicht zu spät war!

In Wahrheit hatte unsere Staatsführung aus dem Verlauf des ersten Weltkrieges nichts gelernt. Wieder waren wir mit unzulänglicher U-Bootzahl in einen Weltkrieg geraten und hatten auch im Krieg, trotz der Erfahrungen des ersten Weltkrieges, nicht alles für ihren Ausbau getan, weil die politische Führung und ihre militärischen Berater aus Heer und Luftwaffe, zum mindesten bis Ende 1942, glaubten, einen Krieg, in dem die grössten Seemächte die Hauptgegner waren, auf dem *Lande* gewinnen zu können.

Alle diese neu oder verstärkt eingesetzten Kampfmittel des Gegners – Geleit-Flugzeugträger, Unterstützungsgruppen und «sehr weitreichende Flugzeuge» – erzielten ihre Erfolge im Wesentlichen mit Hilfe eines neuen «Radar»-Geräts mit der kürzesten Wellenlänge von 10 cm. Das Radar ermöglichte dem Gegner zu jeder Tages- und Nachtzeit und bei jeder Wetterlage, bei Dunkelheit, Nebel und Unsichtigkeit, die U-Boote über Wasser festzustellen, anzufliegen und zu bekämpfen.

Wie sehr das Radar die Situation der U-Boote am Geleitzug zu unseren Ungunsten veränderte, zeigt eine Operation, die Mitte März 1943 im Seeraum der Azoren gegen einen amerikanischen, nach dem Mittelmeer bestimmten Geleitzug stattfand. Alles musste geschehen, um unseren Truppen zu helfen, deren Lage im Brückenkopf Tunis von Tag zu Tag schwieriger wurde. Wir machten immer wieder den Versuch, die Nachschubkonvois für die amerikanische Invasionsarmee schon weit im Westen zu erfassen, um sie dann auf dem Marsch nach Osten im freien Seeraum des Atlantik bekämpfen zu können.

So wurde eine U-Bootgruppe «Unverzagt» am 12. März in einem Suchstreifen 500 sm südwestlich der Azoren einem erwarteten Geleitzug nach Westen entgegengeschickt. Am gleichen Abend schon sichtete und meldete ihn ein U-Boot des Streifens, U 130 (Oberleutnant zur See Keller). In der folgenden Nacht wurde U 130 vernichtet, so dass die Fühlung wieder verloren ging und erst nach Bildung neuer Suchstreifen am 14. März wiedergewonnen werden konnte.

9 U-Boote befanden sich jetzt in der Nähe des Geleitzuges, aber es gelang ihnen nicht, an die Transporter heranzukommen. Obwohl hier keine gegnerische Luftüberwachung vorhanden war, wurden die Boote von den Begleitzerstörern der Weitsicherung bereits an der Kimm, also auf 10 bis 15 sm Entfernung, durch Radarortung entdeckt, von den Zerstörern angelaufen, abgedrängt und mit Wasserbomben verfolgt.

Angesichts dieser Lage gab die U-Bootführung den Booten am Geleitzug am 16. März den Befehl, nur noch aus der grössten Ferne, d.h. an den Rauchwolken der Dampfer, oder mit dem eigenen Funkmessbeobachtungsgerät an der feindlichen Ortung Fühlung zu halten und sich ausserhalb der Ortungsreichweite der Zerstörer vorzusetzen. Nachdem die U-Boote auf diese Weise die erkoppelte Angriffsposition erreicht hatten, sollten sie noch vor Insichtkommen des vorderen Sicherungs-Zerstörers zum *Unterwasserzugriff* tauchen.

Bei diesem Verfahren musste in Kauf genommen werden, dass sie möglicherweise um ihre Angriffschancen unter Wasser kamen, wenn der in Zick-Zack-Kursen steuernde Geleitzug inzwischen zufällig abgewendet hätte.

Trotzdem führte dieses Verfahren zu einigen Erfolgen. In Unterwasserangriffen wurden vier Schiffe mit 28‘018 BRT versenkt und weitere Torpedotreffer erzielt. Vom 17. März an befand sich auch Luftsicherung am Geleitzug, die von Gibraltar aus angeflogen war. Die Operation wurde am 19. März wegen des Auftretens dieser Flugzeuge abgebrochen.

Es hatte sich bei diesen Kämpfen gezeigt, dass zumindest in Gebieten ruhiger Wetterlage, in denen für die Radar-Ortung besonders günstige Bedingungen herrschten, die Seesicherung eines Geleitzugs allein genügte, um die Annäherung der U-Boote über Wasser erheblich zu erschweren, wenn nicht unmöglich zu machen.

Einem Teil der Gruppe «Unverzagt» gelang es Ende März, noch einen Geleitzug in der Enge zwischen den Kanarischen Inseln und der afrikanischen Küste zu bekämpfen und in Unterwasserangriffen drei Schiffe zu versenken. Danach wurde der Konvoi durch Landflugzeuge aber ständig so stark gesichert, dass die U-Boote in viertägiger Verfolgung nicht mehr herankamen. Fast alle erhielten Flieger- und Wasserbomben, drei mussten sich wegen schwerer Schäden in verkehrsfreiere Seeräume absetzen.

Auch in den entfernten Operationsgebieten, z.B. in der Karibischen See südöstlich Trinidads, stellten wir im März 1943 fest, dass die feindliche Abwehr durch die Radar-Ortung wirksamer geworden war. Eine günstige Gelegenheit nützte U 150 unter seinem Kommandanten, Korvettenkapitän Neitzel, als es an der Guyanaküste bei Cayemle am 8. März auf einen Geleitzug stiess, der nach Trinidad ging. In zwei-

tägiger Verfolgung versenkte es 3 Schiffe mit 18'240 BRT und beschädigte 5 weitere Schiffe mit 35'890 BRT durch Torpedotreffer. Dass diese 5 Schiffe nicht sanken, zeigt besonders eindrucksvoll, wie nachteilig für den U-Bootkrieg das Fehlen einer sicher wirkenden Abstandpistole des Torpedos war. Sie allein machte es möglich, dass ein Schiff auch mit nur einem Torpedotreffer durch Brechen des Kiels zum Sinken gebracht wurde.[15]

Sogar vor Kapstadt wurden im März je U-Boot durchschnittlich nur ein bis zwei Schiffe versenkt. Lediglich U 160 unter Kapitänleutnant Lassen erzielte grössere Erfolge. Es vernichtete aus einem südlich Durban erfassten Geleitzug vier Schiffe mit 25'852 BRT und beschädigte zwei mit 15'224 BRT durch Torpedotreffer.

In den grossen Geleitzugkämpfen im März hatte eine erhebliche Zahl von U-Booten ihre Brennstoff- und Torpedobestände verbraucht; sie mussten daher in ihre Stützpunkte zurückkehren. Als Folge hiervon trat Anfang April im Nordatlantik eine «U-Boot-Leere» ein. Erst von Mitte April an stand eine neue U-Bootgruppe «Meise» wieder nordöstlich von Cap Race bei Neufundland. In den letzten Aprilwochen befanden sich ausserdem weitere U-Boote im Nordatlantik von der Biskaya her in Anmarsch. Eines davon sichtete auf seinem ziemlich weit nach Süden ausholenden Kurs 400 sm nördlich der Azoren einen ostwärts steuernden Geleitzug. Es war der HX 233, der diesen Umwegkurs weit nach Süden genommen hatte, um die auf der nördlichen Hauptroute vermuteten U-Bootgruppen vollständig zu umgehen.

Vier weitere einzeln ausmarschierende U-Boote wurden auf den Geleitzug angesetzt und erreichten ihn nacheinander innerhalb eines Tages. Bei dem fast windstillen seegangsfreien Wetter dieser südlichen Gebiete wurden alle U-Boote sofort durch die Radar-Ortung der besonders starken Sicherung des Geleitzuges erfasst und mit dauernden Wasserbombenverfolgungen bedacht. Die normale Bewachung des Geleitzugs war durch die «allgegenwärtige» «Unterstützungsgruppe» «Offa» verstärkt worden.[16] Ein Schiff mit 7'487 BRT wurde versenkt, aber U 175 (Korvettenkapitän Bruns) ging verloren.

Auch einer der nächsten nach England steuernden Geleitzüge lief auf diesem südlichen Umwegkurs und wurde hier am 18. April von einem U-Boot gesichtet. Anscheinend war den Engländern die Aufstellung der nördlich stehenden U-Bootgruppe «Meise» bekannt.

Ich verzichtete darauf, diesen im Süden laufenden Geleitzug von den

15 Siehe Seite 93.
16 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 372.

wenigen U-Booten in diesem Seeraum angreifen zu lassen; die windstille Wetterlage war für sie zu ungünstig.

«Gegen eine Operation in diesem Seegebiet sprechen die meist in keinem Verhältnis zum Erfolg stehenden hohen Verluste» (K. T. B. des BdU vom 18. April 1943).

Nachdem auch dieser Geleitzug wieder im Süden gesichtet worden war, erhob sich die Frage, ob, wann und wohin die nunmehr von zwei Geleitzügen umgangene Gruppe «Meise» zu verlegen sei. Das Problem war, ob der folgende HX 234 wieder den Umgehungskurs im Süden steuern oder wieder durch den nördlichen Atlantik marschieren würde, weil der vor ihm laufende HX 233 im Süden Berührung mit U-Booten gehabt hatte. Das Problem löste sich, als wir eine «B-Dienst»-Meldung erhielten, wonach der HX 234 von Cap Race hart nach Norden laufen, also sowohl die U-Boote auf dem südlichen Kurs vermeiden, als auch die Gruppe «Meise» westlich umgehen sollte.

Mit hoher Fahrt wurde die Gruppe «Meise» nach Nordwesten in Marsch gesetzt. Sie bekam am 21. April den HX 234 in Sicht. Gleichzeitig stiess ein Boot dieser Gruppe auch auf einen nach Südwesten steuernden Geleitzug und kam zum Angriff.

In Nebel und Schneetreiben verloren die Boote jedoch am Abend des gleichen Tages wieder beide Geleitzüge. Drei Schiffe mit 13‘428 BRT wurden versenkt.

U 306, das unter seinem Kommandanten, Kapitänleutnant von Trotha, seine erste Feindfahrt machte, fand jedoch am 23. April den HX-Geleitzug wieder und hielt trotz Abwehr und schlechter Sicht den ganzen Tag über vorbildlich Fühlung, so dass noch am gleichen Tage weitere U-Boote heranschliessen konnten. Bei den ungünstigen Sichtverhältnissen – die Boote meldeten Regen, Hagel, Nebel, Schneetreiben – blieben aber grössere Erfolge aus. Zwei Schiffe mit 17‘394 BRT wurden versenkt, eins mit 5‘313 BRT erhielt einen Torpedotreffer. Aber U 189 (Kapitänleutnant Kurrer) und U 191 (Kapitänleutnant Fiehn) gingen an diesem Geleitzug verloren.

Vor Freetown wurden während des Aprils 1943 gute Erfolge erzielt. Dicht vor dem Hafen sanken fünf Einzelfahrer. Ausserdem gelang U 515 (Kapitänleutnant Henke) gegen einen nach Freetown laufenden Konvoi ein einmaliges Ergebnis. Der Kommandant berichtete:

«... 30. April. 2100 h. Standort 90 sm südlich Freetown. Rauchwolken rw 145° in Sicht, Abstand 15 sm. Als Geleitzug mit Nordwestkurs ausgemacht, etwa 14 grosse vollgeladene Dampfer, Durchschnittsgrösse 6’000 bis 7’000 BRT, drei Zerstörer, fünf Bewacher. In dunkler Regenböe

abgesetzt, Ortung bis Lautstärke 4 auf 141 cm Wellenlänge im Metox festgestellt. Da die vordere und seitliche Sicherung zu stark, von hinten in den Geleitzug hineingestossen.

Zwischen 2256 h und 2301 h bei dunkler Nacht und starkem Wetterleuchten ... 6 gezielte Einzelschüsse, Tiefe 5 m, auf fünf Frachter und einen Tanker. Alles Treffer Mitte ... Leuchtgranaten und Leuchtraketen von der Sicherung an Steuerbord. Ein Zerstörer in Lage 0, ein Bewacher und ein Zerstörer an Backbord. Getaucht und auf 170 m gegangen. Wasserbomben in mittlerer Entfernung, starke Sinkgeräusche, 3 Etos nachgeladen.

1. Mai. 0130 h. Auf getaucht. Gehe zur Versenkungsstelle, grosses Trümmerfeld, das sich in Ost-West-Richtung erstreckt. Viele beleuchtete Boote und Flösse, ein grösserer Bewacher nimmt Überlebende auf. Der Versuch, ihn zu torpedieren, misslingt. Beim Absuchen des Gebietes kein angeschossenes Schiff getroffen. Stosse nach.

0513 h. Fühlung am Geleit in sehr dunkler Nacht wiederhergestellt. Schiebe mich von hinten in den Geleitzug hinein ...

0540 h. 3 gezielte Einzelschüsse mit Tiefe 7 m auf drei grosse Frachter, die nach guten Treffern zu sinken beginnen...

0549 h. Leuchtgranaten und Raketen, zwei Zerstörer in spitzer Lage. Alarm. Wassertiefe nur 80 m. Wabos und Asdic, verhole mich über Grund in tiefes Wasser. Günstige Wasserschichtungen im gesamten Küstengebiet. Werde nicht erfasst. Sinkgeräusche an Steuerbord. Viele Wabos weitab...»

Dies war Henkes kurze sachliche Darstellung. Welch ein grosses Können und welche Kaltblütigkeit dazu gehören, um solche Erfolge zu erringen, ist, glaube ich, auch für den Laien verständlich. Besonnen und kritisch meldete er als Versenkungsergebnis acht Schiffe mit 50'000 BRT. Tatsächlich hatte er nach den heute zugänglichen Unterlagen acht Schiffe mit 49'196 BRT versenkt.

Ich hatte den Kommandanten von Kriegsbeginn an immer eingeprägt: «Schätzt genau und vorsichtig, wir sind eine ehrliche Firma!» Besser als Henke in diesem Fall konnte man diese Mahnung nicht befolgen.

Ende April war die U-Boot-Leere in den Operationsgebieten überwunden. Am 1. Mai standen gleichzeitig vier Gruppen für die Geleitzugbekämpfung zur Verfügung. Sie wurden nach gründlicher Auswertung aller Erfahrungen der letzten Wochen auf den angenommenen Geleitzugwegen im Nordatlantik aufgestellt.

Drei Gruppen hatten vom 1. bis 3. Mai östlich Neufundlands vergeblich einen Geleitzug gesucht, von dem ein U-Boot eine Horchpeilung erhalten hatte. Der Geleitzug hatte die Suchgruppen der U-Boote west-

lich umgangen und anscheinend durch ein gut ausgeführtes Scheinmanöver – eine Sicherungsgruppe hatte sich nach Osten abgesetzt und Leuchtgranaten geschossen – die Boote dorthin weggelockt.

Als die U-Bootführung den irregeleiteten U-Bootstreifen gerade neu ansetzen wollte, stiess ein von Osten kommender Geleitzug in die Mitte des Streifens hinein. So entstand für die Angriffe der U-Boote eine sehr günstige taktische Lage. Elf von ihnen kamen in der ersten Nacht an den Konvoi heran und schossen fünf Schiffe heraus. Anscheinend löste sich der Geleitzug nach diesen Angriffen auf; denn am folgenden Tage wurden nur einzelne Dampfergruppen mit starker Zerstörerbegleitung gesichtet. Wir wissen heute, dass zur Verstärkung der ständigen Geleitzugsicherung fünf Zerstörer von St. John (Neufundland) entsandt worden waren, und dass später noch die «1. Escort Group», bestehend aus fünf Kriegsschiffen, dazu stiess. Von Island wurden «VLR»-Flugzeuge, die «sehr weit reichenden Maschinen», zur Sicherung eingesetzt. Die Bewachung war also aussergewöhnlich stark. Trotzdem wurden am 5. Mai während des Tages vier Schiffe versenkt. Fünfzehn U-Boote hatten am 5. Mai abends weiterhin am Geleitzug Fühlung, so dass für die kommende Nacht zwar harte Kämpfe, aber auch Erfolge zu erwarten waren.

Den weiteren Verlauf der Operation schildert das Kriegstagebuch des BdU:

«Ungefähr zwei Stunden vor Dunkelheitsbeginn kam dann plötzlich Nebel auf, der ziemlich schnell immer dicker wurde und die grosse Chance dieser Nacht vereitelte. Die Boote verloren fast alle wieder die Fühlung, um 0400 h morgens wurde dann das Geleit zum letztenmal gesichtet. Hätte dieser Nebel erst sechs Stunden später eingesetzt, wären mit Sicherheit viele weitere Schiffe versenkt worden. So vereitelte der Nebel die grossen Chancen; kein Boot kam mehr zum Erfolg. Fünfzehn Boote erhielten allein in dieser Nebelzeit Wabos, davon wurden sechs Boote im Nebel von ortenden Zerstörern überraschend mit Artillerie angegriffen. Ohne ein Mittel gegen die Ortung waren so die Boote einwandfrei in unterlegener, aussichtsloser Position.»

Die Operation wurde abgebrochen. Der Gegner verlor 12 Schiffe mit 55'761 BRT, aber wir hatten den Verlust von sieben Booten zu beklagen. So hohe Verluste waren nicht tragbar. Trotz der Versenkung von zwölf Schiffen sah ich diesen Geleitzugkampf als eine Niederlage an.

Nach der Operation kam ich zu einer weiteren Schlussfolgerung:

«Die Ortung durch Luft- und Überwasserfahrzeuge beeinträchtigt nicht nur aufs Schwerste den unmittelbaren Kampf des einzelnen Bootes, sie gibt darüber hinaus auch dem Gegner ein offenbar gut ausgenutztes

Mittel, um die vorbereitenden Aufstellungen der U-Boote zu erfassen und ihnen auszuweichen. Sie ist damit im Begriff, dem U-Boot seine wesentlichste Eigenschaft, die Nicht-Feststellbarkeit, zu nehmen.»

Wir wissen heute, dass die Sicherungsstreitkräfte am Geleitzug mit dem neuesten Radargerät ausgerüstet waren, das auf der 10-cm-Welle arbeitet. Unsere Empfangsgeräte konnten diese kurzen Wellen nicht aufnehmen. Die Boote wurden also vom Gegner geortet, ohne durch ihr eigenes Empfangsgerät gewarnt zu werden.

Solange die U-Boote keine Empfangsgeräte hatten, die auch diese neuen Wellenbereiche erfassten, war der Kampf am Geleitzug bei unsichtigem Wetter in Zukunft nicht mehr möglich.

Die gleichen Erfahrungen machten wir in den Tagen vom 9. bis 13. Mai an den Geleitzügen HX 237 und SC 129.

Bei sehr guten Sichtverhältnissen wurden zum Beispiel am SC 129

«... allein elf von den fühlunghaltenden Booten noch bei Helligkeit von den Sicherungsfahrzeugen erfasst und abgedrängt. Das ist ein besonders hoher Prozentsatz. Es geht daraus hervor, dass der Gegner mit erstaunlicher Sicherheit alle Boote am Geleitzug entdeckt haben musste ...
Es ist nicht ausgeschlossen, da ein derart promptes Erfassen bisher nicht in diesem Umfang stattfand, dass von der Gegenseite mit dem neuartigen, gut funktionierenden Ortungsgerät gearbeitet wurde ...»[17]

Aus diesen beiden Geleitzügen wurden nur fünf Schiffe mit 29‘016 BRT versenkt, aber drei U-Boote gingen verloren. Wenn auch die Flugzeuge des Trägers «Biter» den U-Booten am HX 237 und auch am SC 129 während des zweiten Tages der Operation die Angriffe wesentlich erschwerten, so ergab sich doch auch wieder, dass die Seesicherung allein vielfach genügte, um durch frühzeitige Ortung die U-Boote am Angriff zu verhindern.

Die beherrschende Überlegenheit der feindlichen Abwehr zeigte sich endgültig bei den beiden nächsten Geleitzügen, dem SC 130 und dem HX 239. Die eigentliche Geleitzugsbewachung wirkte mit den in der U-Bootbekämpfung besonders ausgebildeten «Unterstützungsgruppen» vorbildlich zusammen. Hinzu kam die dauernde Luftsicherung, die aus Trägerflugzeugen und weit reichenden Landmaschinen bestand, und die allgemeine Ausrüstung mit dem neuen Ortungsmittel und neuen schweren Wasserbomben sowie ihren verbesserten Wurfeinrichtungen. All das machte den weiteren Kampf an den Geleitzügen nicht mehr möglich. Aus dem SC 130 und dem HX 239 wurde kein Schiff versenkt. Über die

17 K. T. B. des BdU vom 14.5.1943.

Verluste, die wir an diesen beiden Geleitzügen sowie auf den Märschen in allen anderen Seeräumen, besonders in der Biskaya, der Islandpassage und den Aufmarschräumen des Nordatlantik in diesen für den U-Boot-krieg entscheidenden Mai tagen 1943 erlitten hatten, bekam ich erst allmählich Gewissheit. Sie waren mit einem Schlage in die Höhe geschnellt. Wir hatten bis zum 22. Mai bereits 31 U-Boote verloren; eine erschreckend hohe Zahl, die uns unerwartet traf; denn trotz der starken Zunahme der feindlichen Abwehr im vierten Kriegsjahr war ein Ansteigen der U-Bootverluste bis dahin nicht erkennbar gewesen.

Von den monatlich in See befindlichen U-Booten gingen in Prozentsätzen verloren:

1939	17,5 %	1942 Januar-Juni	3.9 %
1940	13.4%	1942 Juli-Dezember	8.9 %
1941	11.4 %	1943 Januar-März	9,2%

In den ersten Kriegsmonaten waren die Verluste also relativ am höchsten gewesen. Technische Mängel der U-Boote[18] und Kriegsunerfahrenheit der Besatzungen hatten hierzu beigetragen. Am geringsten waren die Verluste in der ersten Hälfte des Jahres 1942 während der Kämpfe in den amerikanischen Gewässern, bei denen es eine nur geringe Abwehr gegeben hatte.

Lässt man diese beiden aus dem Rahmen fallenden Zeitabschnitte unberücksichtigt, so ergibt sich, dass bis Ende 1942 im Monat durchschnittlich 11,2% der in See befindlichen U-Boote verloren gingen. Im zweiten Halbjahr 1942 waren also die relativen Verluste niedriger als im Durchschnitt.

Seit Beginn des Jahres 1943 hatte sich der U-Booteinsatz immer mehr auf die Geleitzugbekämpfung verlagert. Dies geht aus dem Anteil der Versenkungen aus Geleitzügen an dem Gesamtversenkungsergebnis hervor. Er betrug im zweiten Halbjahr des Jahres 1942 durchschnittlich 39%, in den ersten drei Monaten des Jahres 1943 aber 75%. Der Geleitzugkampf ist jedoch schwieriger und gefährlicher als die Einzelverwendung in entfernten Operationsgebieten. Trotz dieser stärkeren Verlagerung des U-Booteinsatzes auf den Geleitzugkampf waren die Verluste von 8,9% auf 9,2% nur wenig gestiegen.

Sie waren jedenfalls kein Warnzeichen für das plötzliche Hochschnellen der Verluste, die wir jetzt erlebten.

Schon öfter hatte es im U-Bootkrieg Rückschläge und Krisen gegeben. Sie sind bei jeder Kriegführung unausbleiblich. Sie waren aber immer wieder überwunden worden, weil die Kampfkraft der U-Boote im We-

18 Siehe Seite 72.

sentlichen erhalten geblieben war. Jetzt hatte sich die Lage jedoch gewendet. Das Radar, besonders aber die Radar-Ortung vom Flugzeug aus, hatte die Überwasserkampfkraft des U-Bootes fast völlig ausgeschaltet. Der Geleitzugkampf in der Rudeltaktik im Nordatlantik, als dem am stärksten luftüberwachten Hauptoperationsgebiet, war in Zukunft nicht länger möglich. Er konnte erst wieder beginnen, wenn es gelang, die Kampfkraft des U-Bootes wesentlich zu verbessern.

Ich zog die Konsequenzen und liess den Nordatlantik räumen. Am 24. Mai befahl ich den U-Booten, unter Anwendung aller Vorsichtsmassnahmen in den Seeraum südwestlich der Azoren abzumarschieren.

Wir waren in der Atlantikschlacht unterlegen. Über diesen Sieg schreiben die Engländer:

«Die Schlacht erreichte nie wieder dieselbe grosse Höhe, noch war sie in einem so unsicheren Gleichgewicht, wie während des Frühjahrs 1943. Mit Recht kann daher gesagt werden, dass der Sieg, von dem hier berichtet wurde, einen der entscheidenden Wendepunkte des Krieges darstellte. Nach 45 Monaten einer unaufhörlichen Schlacht, die von stärkerer und heftigerer Art war, als die Nachwelt sie sich einmal wird vorstellen können,» [19] hatte die gewaltige See- und Luftabwehr der beiden grössten Seemächte, vor allem auf Grund des neuen Ortungsmittels, den U-Bootkrieg erdrückt.

19 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 377.

19. Kapitel

Meine Aufgaben als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine 1943/45

1. Probleme der Marinerüstung

Nach meinem Dienstantritt als Oberbefehlshaber änderte sich an den Kriegsaufgaben der Marine nichts Grundsätzliches.

Von den angelsächsischen Seeverbindungen hing die Existenz des englischen Volkes ab; sie offen zu halten, war die Voraussetzung für die gesamte angloamerikanische Kriegführung.

Die beiden grossen Seemächte besassen eine gewaltige Kapazität. Das *Problem* für sie war, Menschen und Material über See dorthin zu transportieren, wo sie gebraucht wurden. Dies bildete den Angelpunkt ihrer ganzen Kriegsplanung.

Die Seetransporte der Alliierten mit allen Mitteln des See- und Luftkrieges zu behindern, musste anderseits nach wie vor unser wichtigstes Ziel im Seekrieg sein, d.h. der Tonnagekrieg blieb die Hauptaufgabe der deutschen Seekriegführung; die U-Boote waren auch weiterhin das wesentlichste Kampfmittel und die Bemühungen um die Intensivierung des U-Bootkrieges, soweit sie irgend möglich war, meine vordringlichste Sorge.

Der Gegner sah zu diesem Zeitpunkt das Problem der Kriegführung in gleicher Weise. Auf der Konferenz von Casablanca im Januar 1943 wurde die Entschliessung gefasst, dass es die erste Aufgabe der Alliierten sei, die U-Boote zu besiegen, und dass die U-Bootwerften und -Stützpunkte für die angloamerikanische Bomberoffensive die wichtigsten Angriffsprojekte zu sein hätten.

Dieser Beschluss der Konferenz von Casablanca fand im Februar 1943 seinen Niederschlag in der englischen Presse: Das U-Boot wurde als Feind Nr. 1 bezeichnet und die Zusammenfassung aller Kräfte gefordert, um die Schlacht im Atlantik endlich zu gewinnen.

Die Anstrengungen sollten sich nicht nur auf den Kampf gegen die U-Boote, sondern auch auf den Neubau von Handelsschiffen erstrecken.

Wir glaubten im Februar 1943, dass die Angloamerikaner bereits seit

Dezember 1942 mehr bauten als wir versenken konnten, und rechneten in den beiden Monaten Dezember 1942 und Januar 1943 bei den Alliierten mit einem Zuwachs an Tonnage von etwa 500'000 BRT.[1]

Wir wissen heute, dass dies nicht richtig war, sondern dass die Alliierten bis Juli 1943 durch unsere Seekriegführung eine laufende Verminderung an Tonnage erlitten und dass die Neubauten erst von diesem Zeitpunkt an die Versenkungen übertrafen. Captain Roskill schreibt hierzu im englischen Seekriegwerk:[2]

«Wäre dieser Sieg im Neubau von Handelsschiffen nicht errungen worden, so wären die Opfer der Geleitzerstörer, der Luftwaffe und der Besatzungen der Handelsschiffe vergeblich gewesen. Solange der Feind mehr Schiffe versenkte, als wir bauen konnten, blieb der endgültige Sieg zweifelhaft. Dies war den Deutschen sehr wohl klar.»

In der Annahme, dass die Angloamerikaner bereits mehr bauten als wir versenken konnten, waren wir schon seit Februar 1943 der Ansicht, dass in der Tonnageschlacht ein Sieg über die beiden Seemächte kaum mehr zu erringen war. Dafür war es jetzt, nach dreieinhalb Jahren Krieg, wahrscheinlich zu spät. Die deutsche Staatsführung hatte versäumt, die Atlantikschlacht sofort nach Kriegsbeginn mit aller Kraft zu führen und rechtzeitig die Kriegsmittel dafür, nämlich U-Boote in genügender Zahl, bereitzustellen. Aber auch, wenn es nun nicht mehr gelang, die Seeverbindungen des Gegners zu unterbrechen, musste die Tonnageschlacht doch weitergeführt werden. Denn sie war das einzige offensive Mittel, das wir gegen die beiden Seemächte besassen, und mit dem wir ihnen nach wie vor ernsthaften Schaden zufügen konnten.

Was die Gesamtkriegslage anbetrifft, so befanden wir uns im Februar 1943 eindeutig in der Defensive, an der Ostfront gegen den übermächtigen russischen Druck und in Nordafrika in dem Brückenkopf Tunis gegen den Angriff der Angelsachsen auf den Mittelmeerraum. Auch diese Abwehrkämpfe musste die Seekriegführung durch den Tonnagekrieg unterstützen, denn sowohl der Nachschub für die Kriegführung in Nordafrika, als auch die erhebliche Materiallieferung an Russland waren von der Zufuhr über See abhängig.

Aber auch dann noch, wenn die Abwehr des Gegners in der Atlantikschlacht sich so verstärken würde, dass dem Feind wesentliche Tonnageverluste nicht mehr zugefügt werden konnten, mussten unsere Anstren-

1 Lagebetrachtung der Seekriegsleitung vom 20.2.1943, Br. Nr. 1 Aki. I b 560/43 Gkdos Chefsache.

2 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 379.

gungen im Kampf gegen die alliierten Seeverbindungen fortgesetzt werden, um die Bedrohung und Bindung des Gegners aufrechtzuerhalten.

In einer Lagebetrachtung der Seekriegsleitung über die Wirkung des Tonnagekrieges auf die Gesamtkriegslage des Gegners hiess es:[3]

«Noch grösser sind die Auswirkungen des ungeheuren Aufwands an Material, Kapazität und Personal für die zahllosen Seestreitkräfte und Luftwaffenverbände des Gegners zur aktiven Abwehr gegen die U-Boote. *Der Fortfall der Bedrohung durch den Tonnagekrieg würde mit Sicherheit ein überhaupt nicht übersehbares Kriegspotential beim Gegner für den Einsatz an anderer Stelle freimachen.*

Ausser den Auswirkungen auf die Land- und besonders die Luftlage wäre die Folge für die Seekriegslage, dass eine hohe Zahl von Verbänden leichter Seestreitkräfte für den Einsatz gegen unsere eigenen Seeverbindungen frei würde; der damit eintretenden Überlegenheit des Gegners im Küstenvorfeld würden die deutschen schon jetzt zu knappen Sicherungsstreitkräfte nicht gewachsen sein, so dass z.B. das vom Nachschub über die See abhängige Norwegen auch ohne Invasion wegen Aufhörens des Nachschubs zu Fall gebracht werden könnte.

Es kommt daher für die deutsche Kriegführung darauf an, dem Tonnagekrieg seine Wirkung zu erhalten.

... Selbst wenn der U-Bootkrieg die augenblicklichen Schwierigkeiten nicht voll überwinden und die alten Erfolge nicht wieder erreichen sollte, müssen für die U-Bootwaffe alle Kräfte eingesetzt werden, weil durch ihren Einsatz ein Vielfaches von unserem Aufwand an feindlichem Kriegspotential vernichtet oder gebunden wird ...»

Neben diesen offensiven standen die defensiven Ziele der Kriegsmarine. Sie umfassten die Bewachung und artilleristische Verteidigung der Küsten unseres Raumes gegen Landungen und die Sicherung der Auslaufwege und der Seeverbindungen im «Küstenvorfeld», dem der Küste vorgelagerten Seegebiet.

Wir hatten in Norwegen von der finnischen Grenze östlich des Nordkaps bis zum schwedischen Hoheitsgebiet im Skagerrak eine 2‘200 km lange Küste zu verteidigen. Eine noch grössere Ausdehnung hatten die Küsten in Dänemark, Holland, Belgien, Nord- und Westfrankreich. Gleiche Verteidigungsaufgaben bestanden in der Ostsee an den baltischen Küsten, im Mittelmeer in Südfrankreich, Dalmatien und Griechenland, sowie an dem in deutscher Hand befindlichen Küstenstreifen des Schwarzen Meeres. An allen diesen Küsten war die Kriegsmarine hauptsächlich für die Häfen verantwortlich. Die dazwischen liegenden Küstenstreifen

3 OKM Br. Nr. 1 Ski. C 1629/43 vom 8.6.1943.

hatte das Heer zu verteidigen. Die Marine half hierbei durch Fernkampfbatterien, die an einigen für die Abwehr wichtigen Punkten aufgestellt waren – Vorbereitung und Leitung der Gesamtverteidigung der Küste lagen jedoch in der Hand des Heeres.

Die Beherrschung des Küstenvorfeldes durch unsere Sicherungsstreitkräfte war von besonderer Bedeutung. Ohne diesen Schutz unter der Küste hätten unsere U-Boote und Schnellboote nicht ein- und auslaufen können.

Unsere offensive Kriegführung hing weiter davon ab, dass die Seewege im Küstenvorfeld von Minen freigehalten und gegen feindliche Luft- und U-Bootangriffe geschützt wurden.

Die auslaufenden deutschen U-Boote wurden von ihren Stützpunkten durch Minensuchboote, Vorpostenboote und Sperrbrecher bis hinaus in das tiefe Wasser des freien Seeraumes geleitet. In gleicher Weise erhielten sie bei ihrer Rückkehr von bestimmten Treffpunkten an Geleit über die flachen und besonders gefährdeten Gewässer des Küstenvorfeldes bis zu ihren Häfen. In dieser Art wurden z.B. im Jahre 1942 an der Atlantikküste 1024 U-Bootgeleite gefahren[4] und in ähnlicher Weise auch andere Seestreitkräfte und die besonders wertvollen Blockadebrecher, die lebenswichtige Rohstoffe für unsere Kriegswirtschaft von Übersee einbrachten, von Sicherungsstreitkräften durch das Küsten Vorfeld geführt.

Noch umfangreicher war die Aufgabe unserer leichten Seestreitkräfte bei der Sicherung der Seeverbindungen, die im Küstenvorfeld von Deutschland zu den besetzten Ländern liefen. Diese Seewege dienten dem Transport des Wehrmachtnachschubs und dem Wirtschaftsverkehr zwischen den einzelnen Ländern. Der Besitz Norwegens z.B. hing völlig vom Transport des Wehrmachtnachschubs über See ab. Die Erzschiffahrt aus Kirkenes und Narvik und die Zufuhr wichtiger Mangelmetalle wie Nickel, Kupfer und Aluminium aus Petsamo liefen über See unter der norwegischen Küste nach Deutschland. Das gleiche galt für die Einfuhr von Fischen aus Norwegen, die für 1943 mit 500'000 t veranschlagt worden waren.

Den Umfang dieser Geleitaufgaben unserer Sicherungsstreitkräfte veranschaulichen die Mengen an Gütern und Menschen, die im Jahre 1942 allein für die Wehrmacht im Norwegenraum über See befördert wurden, nämlich:

231'197 Soldaten	7'192 Pferde und
8'974 Fahrzeuge	907'822 t Wehrmachtsgut.

In gleicher Weise mussten der Wehrmachtnachschub nach Finnland und

4 Diese und die folgenden Zahlen aus 1. Ski. 642/43 Gkdos Chefsache vom 1.3.1943.

in die Baltischen Länder, sowie die kriegswichtige Eisenerzzufuhr aus Schweden und der umfangreiche Wirtschaftsverkehr an den deutschen und dänischen Küsten gesichert werden.

In der Nordsee diente die Schiffahrt im Küstenvorfeld hauptsächlich dem Zweck, die aus Skandinavien eingeführten Eisenerze in die nordwestdeutschen und holländischen Häfen zu bringen, von wo sie, ebenfalls auf dem Wasserwege, weiter in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet gelangten. Umgekehrt wurden von hier auf dem gleichen Wege Kohle und Koks nach Nordeuropa ausgeführt.

Die Wirtschaft der skandinavischen Länder hing damals ganz von der deutschen Kohle ab.

Ähnliche Sicherungsaufgaben hatten unsere Seestreitkräfte im Mittelmeer. Der Nachschub nach Tunis und Kreta war unter ständigen Kampfhandlungen zu geleiten und der Verkehr unter den Küsten des deutschen Machtbereichs in Südfrankreich und Griechenland zu bewachen. Auch im Schwarzen Meer waren deutsche Seestreitkräfte, die dorthin überführt worden waren, in der Sicherung für den Nachschubverkehr des Heeres eingesetzt.

Die Bewältigung dieser Aufgaben hing von der Zahl und Güte der Kampfmittel ab, die der Kriegsmarine zur Verfügung standen; und diese wiederum war von der Kapazität der Industrie abhängig, die diese Kampfmittel zu fertigen hatte.

Es gab Anfang 1943 in Deutschland für die Wehrmacht keine einheitlich gesteuerte Rüstung. Marine und Luftwaffe hatten sich ihre Rüstung selbständig zu schaffen. Nur die Heeresrüstung lag in den Händen des Rüstungsministers Speer.

Der Marine standen dabei ganz bestimmte Werften und Fabriken zur Verfügung. Die industriellen Kapazitäten, einschliesslich der zugeteilten Facharbeiter für die drei Wehrmachtteile, waren genau abgegrenzt. Der wichtigste Grundstoff jeder Rüstung, der Stahl, wurde in der «Zentralen Planung» verteilt, einem Gremium, das vom Rüstungsministerium gebildet worden war, das von Minister Speer geleitet wurde und dem für die Luftwaffenrüstung der Generalfeldmarschall Milch angehörte.

Als ich Oberbefehlshaber wurde, war die Marine in der Zentralen Planung nicht unmittelbar vertreten, obwohl sie genau wie die Luftwaffe eine selbständige Rüstung betrieb. Sie hatte bisher ihre Forderungen auf Zuteilung der benötigten Stahlmengen nur schriftlich an die Zentrale Planung gerichtet und war dabei immer nur in geringem Masse befriedigt worden, worunter die Marinerüstung erheblich zu leiden gehabt hatte. Da ausserdem in den Fabriken, die für die Marine arbeiteten, keine Ausweich- oder Ausweitungsmöglichkeiten bestanden, z.B. bei Ausfällen

durch Fliegerangriffe, konnte es nicht ausbleiben, dass der Ausstoss an U-Booten, Sicherungsschiffen und Waffen vermindert oder zum mindesten verzögert wurde.

Sowohl die Dienststellen der Herresrüstung, die vom Rüstungsminister geleitet wurden, wie die der Luftwaffe kämpften bei der Zuteilung industrieller Kapazität ausschliesslich für ihre eigenen Interessen, und da der Rüstungsminister und der Oberbefehlshaber der Luftwaffe am längeren Hebelarm sassen, war die Marine in ihrem Rüstungsbedarf bisher ständig zu kurz gekommen.

Bei meinem Dienstantritt als Oberbefehlshaber am 30. Januar 1943 wurde mir gemeldet, dass die Marine für den Monat Februar, selbst um nur die dringendsten Rüstungsforderungen erfüllen zu können, mindestens 40'000 to Stahl mehr vom Rüstungsminister erhalten müsse, als ihr zugestanden worden war. Da Speer die für Februar bereits festgesetzte Stahlverteilung nicht ohne Entscheidung Hitlers zugunsten der Marinerüstung ändern konnte, trug ich diesem meine Forderung auf Zuweisung von weiteren 40'000 t Stahl für Februar vor. Er bewilligte sie. Damit war die Frage einer ausreichenden Stahlzuteilung zwar für diesen Monat geklärt, für alle übrigen aber noch offen. Selbstverständlich konnte sie auf die Dauer nicht durch allmonatliche Vorträge bei Hitler gelöst werden. Ich liess daher eine genaue Untersuchung über den Stahlbedarf der Kriegsmarine anstellen und in einer Denkschrift niederlegen.[5]

Daraus ergab sich, dass die Marine bei Kriegsbeginn monatlich 160'000 t und im Jahre 1941 durchschnittlich monatlich 177'000 t erhalten hatte, dass aber 1942 trotz erhöhter Stahlerzeugung das Kontingent der Marine bis auf 119'000 t im Monat herabgesetzt worden war. Damit konnten 1942 statt der von der Marinerüstung geplanten 22,5 nur durchschnittlich 19,8 U-Boote monatlich gebaut werden. Der unbedingt notwendige Neubau leichter Kampfschiffe – Torpedoboote, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote, Vorpostenboote, Sperrbrecher, Marinefährprähme usw.[6] – hatte unter dem Stahlmangel noch viel stärker gelitten. Er war um 46% eingeschränkt worden.

Lediglich um das bereits vorliegende Bauprogramm für 1943 zu erfüllen – ganz zu schweigen von der Steigerung der Marinerüstung, die ich beabsichtigte und auf die ich später noch zurückkommen werde –, musste das monatliche Stahlkontingent der Marine um 60'000 t auf 181'000 t heraufgesetzt werden. Selbst wenn sie diese Zuteilung in voller Höhe erhal-

5 1. Ski. 642/43 Gkdos Chefsadie vom 1.3.1943.

6 Flachgehende Fahrzeuge, die zu Transport- und Sicherungszwecken auch auf geringen Wassertiefen geeignet waren.

ten würde, bedeutete das einen Anteil an der deutschen Gesamtstahlerzeugung von nur 6,4%.

Mit Hilfe dieser Darstellung der «Stahlfrage» erwirkte ich eine Entscheidung Hitlers. Er bestimmte am 6. März 1943, dass die Marine für ihre Rüstung künftig 45'000 t Stahl im Monat zusätzlich erhalten solle. Hiermit war wenigstens zunächst einmal die Stahlzuteilung für die Deckung des dringendsten Bedarfs sichergestellt.

Der andere Engpass, der die Zahl der Neubauten und die Dauer der Kriegsschiff-Reparaturen ungünstig beeinflusst hatte, war die Zuweisung zu geringer Zahlen von Rüstungsarbeitern an die Marine. Aus Arbeitermangel mussten z.B. die Werftzeiten der U-Boote immer wieder verlängert werden. Damit verringerte sich unmittelbar die Zahl der in See befindlichen U-Boote und ebenso die der Versenkungserfolge. Während im Jahre 1941 und Anfang 1942 das Verhältnis der Seetage eines Front-U-Bootes zu seinen Werfttagen noch 60: 40 betragen hatte, war es bis Ende 1942 auf 40: 60 gesunken. Im Jahre 1942 hatten alle meine Bemühungen als Befehlshaber der U-Boote, die Reparaturzeiten zu verkürzen, nichts gefruchtet, weil auch das Oberkommando der Kriegsmarine in seinen Möglichkeiten zur Hilfeleistung in der Arbeiterfrage begrenzt war.

Der Arbeitermangel in der Marinerüstung war in erster Linie durch die Einziehung von Werftarbeitern zum Heer entstanden. Ich hielt dieses Verfahren für widersinnig. Gut ausgebildete Spezialarbeiter gingen als Rekruten zum Heer und mussten, soweit Menschenreserven überhaupt noch vorhanden waren, durch ungelernte Arbeiter ersetzt werden, die in längerer Zeit mühsam ausgebildet werden mussten.

Ich trug diesen Zustand und seine Auswirkungen Hitler am 8. Februar 1943 vor und bat, die Arbeiter, die für den U-Bootbau, die Waffenfertigung und den Kriegsschiffbau benötigt wurden, soweit diese der U-Bootwaffe dienten, «total und grundsätzlich» von der Einziehung zum Heer zu befreien. Ich legte ihm einen entsprechenden Schutzerlass vor, den ich vorbereitet hatte. Er unterschrieb ihn am 9. Februar, nachdem er sich noch einmal mit Minister Speer und Feldmarschall Keitel besprochen hatte.

Mit der Entscheidung über die erhöhte Stahlzuteilung und den Schutz der Arbeiter vor Einziehung waren die wesentlichen Voraussetzungen erfüllt, um das für 1943 beabsichtigte Marinebau- und Fertigungsprogramm einzuhalten. Es war jedoch offensichtlich, dass dieses Programm bei den wachsenden Angriffs- und Abwehrkräften des Gegners in der Zukunft nicht ausreichen würde. Das galt sowohl für die offensiven Kampfmittel – U-Boot und Schnellboot – als auch für die defensiven

Sicherungsstreitkräfte. In erster Linie mussten unsere Offensivmittel verstärkt werden, um wenigstens den alten Wirkungsgrad zu erhalten; denn im Vergleich zu früher waren die Versenkungsleistungen des einzelnen U-Bootes abgesunken, so dass mehr Boote in See gebraucht wurden, um die gleichen Erfolge zu erzielen wie früher. Es mussten entsprechend mehr Boote gebaut werden als bisher und sie mussten schneller gebaut werden.

Das gleiche galt für die Schnellboote. Wir hatten die für den Ansatz der S-Boote günstige Kanalküste Nordfrankreichs in unserem Besitz. Gegenüber an der englischen Küste liefen in regelmässigem Turnus die Geleitzüge, welche die vom Atlantischen Ozean in Grossbritannien eintreffenden Handelsschiffe auf die einzelnen Häfen verteilten und den innerbritischen Schiffsverkehr umfassten. Unser Ziel musste sein, sie mit möglichst hohen Schnellbootzahlen häufig anzugreifen. Wir hatten dies bisher nur mit wenigen Booten tun können, weil die Neubauten so gering waren, dass sie kaum die Verluste deckten. Es mussten also im Wesentlichen der U-Boot- und der Schnellbootbau gesteigert werden.

Gleichzeitig mit der Planung für einen verstärkten Bau offensiver Seekriegsmittel hatte die Seekriegsleitung untersucht, ob das bisherige Marinerüstungsprogramm in Bezug auf den Ersatz der Sicherungsstreitkräfte genügte. Deckten die monatlichen Neubauten die eingetretenen Verluste und würden sie das auch in Zukunft tun, wenn mit vermehrten Angriffen auf unsere Seeverbindungen unter der Küste zu rechnen war? Reichte überhaupt die vorhandene und die vorgesehene Zahl von Sicherungsstreitkräften aus, um bei den kommenden schärferen Anforderungen die Schutzaufgaben zu erfüllen?

Das Ergebnis dieser Untersuchung war, dass bei den meisten Schiffskategorien bereits jetzt die Verluste den Zuwachs durch Neubauten übertrafen und dass das derzeitige Schiffbauprogramm nicht mehr ausreichte, um die eingetretenen Verluste durch Neubauten auszugleichen. Ich ordnete daher die Aufstellung eines vergrösserten Marinebauprogramms an.

Dieses sah vom zweiten Halbjahr 1943 an den Bau von monatlich 30 U-Booten, statt der bisherigen 22,5 vor. Es erhöhte den Bau von Schnellbooten von 24 auf 72 im Jahr. Es enthielt die jährliche Bauquote von 18 Torpedobooten, 74 M-Booten, 72 Räum-Booten, 300 Vorposten- und Sicherungsfahrzeugen, 38 Sperrbrechern und 900 Marinefährprähmen.

In dieser Planung waren die militärischen Forderungen mit den technischen und industriellen Möglichkeiten in Einklang gebracht. Ihre Verwirklichung hatte jedoch zur Voraussetzung, dass die Marine monatlich weitere 30'000 t Stahl erhielt und dass ihr 55'000 Rüstungsarbeiter und die entsprechenden Produktionsstätten zugeteilt wurden. Der Anteil der Marine an der deutschen Stahlproduktion stieg damit noch immer erst

auf 8,3%. Dieses neue Programm trug ich Hitler am 11. April 1943 vor. Hitler erkannte die militärische Notwendigkeit voll an, erklärte mir aber, dass er es nicht für möglich halte, so viele Arbeiter aus der Industrie herauszulösen und dass es besser sei, dieses erhöhte Rüstungsprogramm in die Industrie hineinzuverlegen. Er meinte, dass auch die vermehrten Stahlforderungen vom Rüstungsminister mit den anderen Ansprüchen der Kriegswirtschaft abgestimmt werden müssten und ich daher versuchen solle, zusammen mit Speer einen Weg für die Durchführung meines Programms zu finden, öhne dass die von mir erbetene Herauslösung von Rüstungsarbeitern aus ihren bisherigen Arbeitsplätzen notwendig würde. Er versprach, dass er mit Speer, Röchling und Duisberg darüber sprechen wolle, ob sich die deutsche Stahlproduktion erhöhen liesse.

Hitlers Entscheidung veranlasste mich zu einer sofortigen Prüfung, ob es überhaupt richtig war, dass ein Wehrmachtteil wie die Marine im Kriege die Fertigung ihrer Kriegsschiffe und Waffen selbst in einem eigenen Rüstungssektor und in eigener Regie betrieb, während der grösste Teil der Industrie in den Händen des Rüstungsministers zusammengefasst war, die Verhältnisse gegenüber der Friedenszeit sich also völlig geändert hatten. Hierzu musste ich eine klare Stellungnahme finden, bevor ich mich mit dem Rüstungsminister in Verbindung setzte.

Der Minister für Bewaffnung und Munition vereinigte in seiner Hand 83,3% der gesamten deutschen Industriekapazität. Marine und Luftwaffe hielten zusammen die restlichen 16,7%. Der Rüstungsminister war in der Lage, bei Ausfällen von Produktionsstätten mit der Fertigung in andere Fabriken auszuweichen, während die Marine, wie schon dargelegt, an bestimmte Werke und Werften gebunden war, so dass die Marinefertigung bei Ausfällen zum Erliegen kommen musste. Ausserdem sorgte der Rüstungsminister bei der Wiederherstellung von gebombten Industriebetrieben vor allem für diejenigen Produktionsstätten und ihre Fertigung, für die er selbst verantwortlich war. Das hatte unausbleiblich einen Interessengegensatz zwischen dem Rüstungsminister und der Marine zur Folge.

Ich kam nach gründlicher Prüfung zu der Überzeugung, dass dieser Zustand falsch und der Marinerüstung und den Aufgaben der Kriegsmarine schädlich war. Ein Wehrmachtteil hat im Kriege zu *kämpfen.* Seine militärischen Forderungen bezüglich der Rüstung hat er an den Rüstungsminister zu stellen, der, vorausgesetzt, dass die Staatsführung sie billigt, für ihre Erfüllung verantwortlich ist. Übernahm der Rüstungsminister diese Verantwortung, so musste er der Marinerüstung auch die erforderlichen personellen und materiellen Mittel zuteilen und bei Ausfällen von Produktionsstätten infolge seiner grösseren Ausweichmöglichkeiten für beschleunigte Wiederaufnahme der Fertigung sorgen.

Ich fragte Speer, ob er eine stark vermehrte Marinerüstung verantwortlich übernehmen wolle. Er erklärte sich hierzu nach Prüfung meiner Forderungen bereit, falls Hitler eine teilweise Stillegung der zivilen Industrieproduktion genehmigen würde. Dies sei für die Durchführung des grösseren Marineprogramms notwendig, weil die Rüstung für Heer und Luftwaffe durch das Hochziehen des Marineprogramms nicht eingeschränkt werden dürfe.

Hitler erteilte die erbetene Genehmigung. Darauf schloss ich mit Speer einen Marine-Rüstungsvertrag ab. Darin wurde festgelegt, dass Speer die Fertigung der von der Marine geforderten Kriegsschiffe übernehmen sollte. Damit die Konstruktionseinzelheiten der geplanten Kriegsschiffstypen sich von Vornherein den Möglichkeiten unserer Kriegsindustrie anpassten, wurde eine «Schiffsbaukommission» aus Offizieren und Baubeamten des Oberkommandos der Kriegsmarine und Vertretern der Industrie und des Rüstungsministeriums gebildet. An der Spitze stand ein Admiral, der vom Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ernannt wurde. Die Schiffsbaukommission legte auf Grund der militärischen Forderungen den Typ der zu bauenden Kriegsschiffe fest und fertigte die Typ- und Konstruktionszeichnungen an. Entstanden Streitfragen zwischen den Kommissionsmitgliedern von der Marine und denen vom Rüstungsministerium, so entschied der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine. Hierdurch war sichergestellt, dass das, *was* gebaut wurde, von der Marine bestimmt wurde.

Die Schiffsbaukommission, die unter Führung des Konteradmirals Topp stand, sollte sich bei der späteren Abwicklung des Bauprogramms sehr bewähren. Es erwies sich als richtig und wertvoll, die Vertreter derjenigen Industrien, die später diese Schiffe mit ihren Waffen und Maschinen zu bauen hatten, schon bei der Durchkonstruktion der Schiffe einzuschalten. Die Ingenieure aus der Industrie kannten oft neuere und praktischere Wege zur technischen Verwirklichung der militärischen Wünsche, als sie den Marinetechnikern bekannt sein konnten, so dass uns später Verzögerungen und Änderungen während des Produktionsprozesses erspart blieben.

Ich halte die Bildung einer solchen gemeinsamen Rüstungsbehörde aus Vertretern der militärischen, militärtechnischen und industriellen Stellen nicht nur in Kriegszeiten für zweckmässig.

Am 31. März 1943 genehmigte Hitler den Rüstungsvertrag. Speer übernahm die Verantwortung für den Bau von nunmehr monatlich sogar 40 U-Booten und der bereits genannten Zahlen von Schnellbooten und Sicherungsfahrzeugen

In einem gemeinsamen Erlass vom 22. Juli 1943 wurden später die

näheren organisatorischen Vereinbarungen für die Durchführung des «Flottenbauprogramms 1943» von Speer und mir festgelegt.[7] Hiermit waren auch die Aufgaben der Amtsgruppe «U-Bootwesen» im Oberkommando erledigt. In der Zeit der Durchführung der Rüstung durch die Marine selbst hatte die Amtsgruppe unter Führung von Konteradmiral Lange und Konteradmiral Kratzenberg das Mögliche getan, um den U-Bootbau zu beschleunigen.

Um darzustellen, welche U-Boottypen endgültig in Auftrag gegeben wurden, muss ich auf die im 15. Kapitel aufgezählten Vorteile eines schnellen Unterwasser-Bootes zurückkommen, das wegen der Gefährdung durch Ortung möglichst überhaupt nicht mehr an die Wasseroberfläche zu gehen brauchte. Es ist dem Leser bekannt, dass wir seit 1937 hofften, ein solches ideales U-Boot in dem mit Wasserstoffsuperoxyd angetriebenen Walter-U-Boot zu erhalten. Die U-Bootführung forderte daher immer wieder, diesen Typ möglichst bald zur Frontbrauchbarkeit durchzuentwickeln. [8]

Um mir Klarheit zu verschaffen, wann wir an der Front mit dem Walter-U-Boot würden rechnen können, waren Professor Walter und die zutändigen Sachbearbeiter des Konstruktionsamtes im Oberkommando der Kriegsmarine, die verdienten U-Bootkonstrukteure Ministerialdirektor Schürer, Ministerialdirigent Broking, Marinebaudirektor Oelfken und der Marineoberbaurat Waas im November 1942 zu einer Lagebesprechung in meiner Befehlsstelle in Paris erschienen.

Bei dieser Sitzung ergab sich leider, dass das Walter-U-Boot noch nicht frontreif war. In den ersten Kriegsjahren, als alle Baukapazität auf die Fertigung der fronterprobten U-Boottypen konzentriert worden war, hatte die Entwicklung des Walter-U-Bootes nur geringe Förderung erhalten. Wir konnten es daher im November 1942 noch nicht verantworten, das Walter-U-Boot sofort in Serienbau zu geben, was doch die Voraussetzung dafür war, dass dieser Typ möglichst bald in grösseren Zahlen der Front zur Verfügung stand. Für die U-Bootführung in ihrer Sorge vor der sich erkennbar anbahnenden Fortentwicklung der Abwehrmittel des Gegners gegen das «Überwasser-U-Boot» war diese Erkenntnis eine grosse Enttäuschung.

Schürer und Broking machten bei der Pariser Besprechung daraufhin den Vorschlag, unter Ausnützung der bereits erprobten Unterwasser-Stromlinienform des Walter-U-Bootes aus dem bisherigen U-Boot durch Verdoppelung der Batterie ein unter Wasser schnell fahrendes U-Boot

7 Siehe Anlage 7, Seite 480.
8 Siehe Seite 228.

zu bauen. Sie waren der Ansicht, dass, wenn seine Unterwassergeschwindigkeit auch nicht die des Walter-U-Bootes erreichen könne, gegenüber den bisherigen U-Booten doch eine erhebliche Beschleunigung erreicht werden würde, die für eine taktische Verwendung der U-Boote unter Wasser angesichts der durchschnittlichen Vormarschgeschwindigkeiten der feindlichen Geleitzüge ausreichen müsste. Gleichzeitig schlug Professor Walter vor, die U-Boote mit einer Schlauchapparatur auszurüsten, mit der sie bei der Unterwasserfahrt den Dieselmaschinen Luft zuführen und ihre Abgase an die Wasseroberfläche leiten konnten. Mit einer solchen Einrichtung brauchten die U-Boote also zum Auf laden ihrer Akkumulator en-Batterie nicht mehr an die Oberfläche zu gehen. Die Forderung nach dem «totalen Unterseeboot» mit hoher, zumindest taktisch brauchbarer Unterwassergeschwindigkeit konnte auf diesem Wege auch durch U-Boote des bisherigen Typs erreicht werden. Da die Antriebselemente alle bekannt und erprobt waren, konnte es eher frontbereit werden als das Walter-U-Boot.

Ich begrüsste diese Vorschläge sehr. Beschleunigte Durchkonstruktion wurde zugesagt. Mit der von Professor Walter vorgeschlagenen Zu- und Abluft-Apparatur, die in veränderter, frontreifer Form später den Namen «Schnorchel» erhielt, sollten in der Heimat sofort praktische Versuche gemacht werden.

Nachdem ich Oberbefehlshaber geworden war, wurden mir im Juni 1943 die Konstruktionszeichnungen eines solchen U-Bootes mit hoher Unterwassergeschwindigkeit vorgelegt. Die Unterbringung der doppelten Batterie erforderte ein grosses Boot von 1‘600 t. Es konnte unter Wasser für IV2 Stunden 18 sm, und auf die Dauer von 10 Stunden 12 bis 14 sm laufen. Da die bisherigen U-Boote praktisch nur etwa 45 Minuten lang eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 5 bis 6 sm unter Wasser erzielen konnten, bedeuteten die genannten Unterwassergeschwindigkeiten einen erheblichen Fortschritt. Sie würden für ein taktisches Unterwasser-Operieren der Boote am Geleitzug ausreichen, da der Gegner in absehbarer Zeit die Geschwindigkeit der normalen Geleitzüge nicht auf mehr als 10 sm würde steigern können. Die höhere Unterwassergeschwindigkeit des vorgeschlagenen U-Boottyps würde auch genügen, um es einer Verfolgung unter Wasser zu entziehen. Das Boot konnte in Schleichfahrt 60 Stunden lang mit 5 sm laufen. Dazu war der neue Bootstyp für eine grössere Tauchtiefe konstruiert und erhielt verbesserte Unterwasser-Horch- und Ortungsgeräte. Inzwischen war ausserdem auch der «Schnorchel» durchkonstruiert, erprobt und frontbrauchbar geworden, so dass die Boote ihre Batterien unter Wasser aufladen konnten.

Ich entschied mich für diesen Typ des totalen Unterwasser-Bootes, weil

er sehr viel schneller an die Front kommen konnte als das Walter-U-Boot, ohne jedoch auf die Entwicklungsarbeiten an diesem zu verzichten. Denn das Walter-U-Boot allein konnte mit seiner Unterwassergeschwindigkeit bis zu 25 sm den U-Bootkrieg in vollem Masse revolutionieren.

Die drei bereits im Bau befindlichen Walter-U-Boote wurden weiter fertiggestellt und das bisherige Programm, 26 neue Walter-U-Boote noch 1943 auf Stapel zu legen, aufrechterhalten.

Neben dem totalen Unterseebot von 1‘600 t, das die Typenbezeichnung XXI erhielt und wegen seiner starken Elektroausrüstung auch E-Boot genannt wurde, konstruierten wir noch ein kleineres Boot gleicher Bauart von 300 t mit der Typenbezeichnung XXIII. Es hatte eine Unterwasserhöchstgeschwindigkeit von 12 sm und war für Flachwasser-Unternehmungen in der Nordsee dicht unter der Küste Englands und im Mittelmeer vorgesehen.

Das Konstruktionsamt im Oberkommando der Kriegsmarine unter der Führung des Admirals Fuchs erhielt den Auftrag, einen Plan aufzustellen, wann und unter welchem Aufwand an technischer, materieller und personeller Kapazität die beiden neuen Bootstypen in grosser Zahl an die Front kommen könnten.

Der Plan des Konstruktionsamtes sah zunächst den Bau von zwei Erprobungsbooten des Typs XXI vor, die nach IV2 Jahren fertiggestellt und erst nach ihrer Erprobung in die Serie gehen sollten. Den sofortigen Serienbau des unerprobten neuen Boottyps glaubte das Konstruktionsamt nicht verantworten zu können. Nach diesem Plan würden die beiden ersten Boote Ende 1944 fertig werden; die Bauvergebung im grossen Stil konnte dann nicht vor 1945 erfolgen, die U-Boote Typ XXI würden also frühestens erst Ende 1946 an die Front kommen. Dieses Programm setzte zudem voraus, dass auf Befehl Hitlers der U-Bootbau vor allen anderen Rüstungsprogrammen zu stehen hätte, dass die Anlieferung des erforderlichen Materials gesichert und dass alle Facharbeiter im notwendigen Umfange gestellt würden. Voraussichtliche Ausfälle durch Fliegerangriffe waren dabei nicht einkalkuliert.

Die langen Fristen waren untragbar. Ich bat den Rüstungsminister Speer um ein Programm des Rüstungsministeriums für die Fertigung der neuen U-Boote.

Speer hatte an die Spitze des «Hauptausschusses Schiffbau», der die Marinerüstung nach unserem Vertrag praktisch zu schaffen hatte, den Generaldirektor Merker von den Magiruswerken gestellt, also einen Mann, der nicht aus der Schiffbau-Industrie kam. Speer hatte diesen besonders bewährten Industriellen gewählt, weil er unter dem Eindruck stand, dass die Werften moderne Fertigungsverfahren, z.B. die Fliess-

bandfertigung, nicht in ausreichendem Masse anwandten. Merker schlug vor, die neuen U-Boote nicht im Ganzen auf den Heiligen der Werften zu bauen, sondern sie von geeigneten Produktionsstätten in Sektionen zu fertigen und lediglich die Zusammensetzung der einzelnen Sektionen zum ganzen Boot als Schlussphase den Werften zu übertragen. (In gleicher Art baute damals zur gleichen Zeit der amerikanische Schiffbauer Kaiser die Handelsschiffe des amerikanischen Bauprogramms.) Diese Bauweise hatte den Vorteil grosser Zeitersparnis. Es erwies sich später, dass die U-Boote von der Grösse des Typs XXI im Sektionsbau mit einem Aufwand von 260'000 bis 300'000 Fertigungsstunden hergestellt werden konnten, während Boote ähnlicher Grösse in der früheren Bauweise 460'000 Stunden gebraucht hatten. Nach Merkers Plan sollte das erste Boot des Typs XXI bereits im Frühjahr 1944 fertig werden. Ausserdem glaubte er, die Verantwortung dafür übernehmen zu können, dass die neuen Boote sofort in Serie gebaut wurden. Das bedeutete, dass sie bereits ab Herbst 1944 in grosser Zahl fertig werden konnten.

Ich stand vor einer nicht einfachen Entscheidung. Die Bauzeiten, die das Konstruktionsamt der Marine für erforderlich hielt, waren für mich angesichts der Kriegslage nicht annehmbar. Dagegen war der Sektionsbau nach Merkers Plan ein in der U-Bootherstellung noch nicht angewandtes Verfahren. Die sofortige Vergabe der Boote in die Bauserie schloss daher ein erhebliches Risiko ein, obwohl sie sich schiffs- und maschinenbautechnisch aus den bereits von früheren Typen her bekannten Grundelementen zusammensetzten.

Ich holte ein Gutachten von Ministerialdirektor Schürer darüber ein, ob er Bedenken gegen den Sektionsbau von U-Booten habe, besonders auch unter Berücksichtigung der grossen Beanspruchung, der der Druckkörper z.B. bei Wasserbombenverfolgungen ausgesetzt war. Schürer hatte keine Einwände gegen den Sektionsbau. Ich nahm darauf den Speerschen Plan an und legte ihn am 8. Juli 1943 Hitler zur Genehmigung vor.

Die Überleitung des U-Bootbauprogramms auf die Typen XXI und XXIII wurde angeordnet.

«Das U-Bootbauprogramm ist insgesamt auf monatlich 40 Boote zu halten. Durch Umstellung darf ein Loch in der Fertigung nicht entstehen.» [9]

Der Rüstungsminister war nunmehr für die Verwirklichung des Programms verantwortlich. Von Seiten der Marine war zunächst alles, was möglich war, für den Kriegsschiffbau getan.

9 Anordnung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine und des Rüstungsministers vom 13.8.1943.

Welches Ergebnis hatten später die Planungen?

Das Schiffbauprogramm wurde in einer Zeit aufgestellt, als die Luftangriffe auf die deutsche Industrie noch verhältnismässig gering waren. Die Durchführung musste jedoch unter dem Bombenhagel erfolgen, der ab Herbst 1943 in immer stärkerem Masse auf die deutschen Rüstungsstätten niederging. Eine programmgemässe Fertigung auf lange Sicht war nicht mehr möglich. Wegen der Zerstörungen an Werken und Verkehrsmitteln musste immer wieder auf andere Industriebetriebe ausgewichen werden. Voneinander abhängige Termine für einzelne Bauteile musste man ständig neu festlegen. Dieses dauernde Umdisponieren geschah in gemeinsamen Besprechungen des Rüstungsamts des Oberkommandos der Kriegsmarine unter Admiral Backenköhler mit dem Hauptausschuss Schiffbau unter Generaldirektor Merker.

Trotz dieser Verhältnisse, die gegenüber der Zeit, als geplant wurde, sehr viel ungünstiger geworden waren, gelang es, die Marinerüstung hochzuziehen, wenn auch die vorgesehenen Zahlen und Termine naturgemäss nicht eingehalten werden konnten.

Von den neuen U-Booten Typ XXI und Typ XXIII wurden in der zweiten Hälfte des Jahres 1944 98, in den drei ersten Monaten des Jahres 1945 83 in Dienst gestellt.

In diesen Monaten Januar bis März 1945 wurden monatlich durchschnittlich 26 U-Boote mit 28 632 t fertig. Die entsprechenden Monatszahlen betrugen dagegen:

1940	4,1 U-Boote	mit	2 656 t
1941	16,3 U-Boote	mit	13 142 t
1942	19,9 U-Boote	mit	16 380 t
1943	23,6 U-Boote	mit	19 055 t
1944	19,5 U-Boote	mit	18 374 t

Auf dem Gebiet des Baus der Überwasserschiffe gelang es bei den Räumbooten und den Schnellbooten, die Produktion zu vermehren. So wurden im Jahre 1944 87 Räumboote und 62 Schnellboote abgeliefert, verglichen mit 52 Räumbooten und 41 Schnellbooten im Jahre 1943 und mit noch geringeren Zahlen in den Jahren davor.

Bei anderen Schiffskategorien gelang als Folge der Luftangriffe eine Vermehrung der Neubauten nicht, einige wurden auch absichtlich in geringerer Menge gefertigt, weil sie nicht mehr kriegswichtig waren.

Die ab Herbst 1943 immer mehr zunehmenden Luftangriffe auf die deutsche Industrie zeigten, wie richtig die Beauftragung des Rüstungsministers mit der Marinefertigung war. Nur er war in der Lage, bei Zerstörungen immer wieder neue Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Eine eigene Rüstung der Kriegsmarine wäre bei ihrer begrenzten Kapazität zu dieser Zeit überhaupt nicht mehr fähig gewesen, zerbombte Fertigungsstellen zu ersetzen; sie wäre sehr bald völlig zum Erliegen gekommen.

2. Der Mittelmeer-Kriegsschauplatz

Die Marinerüstung war eines der grösseren Probleme, die gleich zu Beginn meines Dienstes als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine der Lösung bedurften.

Ich muss aber auch auf die anderen Fragen eingehen, die während meiner Tätigkeit als Oberbefehlshaber an mich herantraten. Dies möchte ich aber nur insoweit tun, als mir heute dafür zuverlässige Unterlagen zur Verfügung stehen und, soweit ich auf Grund dieser Unterlagen glaube, eine zutreffende Darstellung geben zu können. Da sie jedoch nur lückenhaft sind, kann ich hier nur in grossen Zügen berichten, denn ich beabsichtige nicht, ausschliesslich aus der Erinnerung zu schreiben.

Die Darstellung der Ereignisse während der Zeit meiner Tätigkeit als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine wird daher, verglichen mit der Schilderung des U-Bootkrieges, im Rahmen dieses Buches zu kurz kommen. Ich hoffe, dass Ergänzungen später einmal möglich sein werden.

Anfang 1942 waren die Alliierten in Nordafrika gelandet. Zweck dieser Landung war, nach der Eroberung Nordafrikas den Seeweg durch das Mittelmeer – an Stelle der sehr viel längeren Route um das Kap der Guten Hoffnung – wieder zu öffnen und vor allem von Nordafrika aus einen Stoss in die abwehrschwache Südflanke Europas zu führen.

Im Gegenzug hatten wir am 10. November 1942 Tunis besetzt. Solange dieser Brückenkopf in deutsch-italienischer Hand war, war der Seeweg durch das Mittelmeer für die Alliierten weiterhin gefährdet, was ihren nächsten Schritt, die Landung in Südeuropa von Nordafrika aus, erheblich erschwerte.

Solange wir Tunis hielten, hatten die Gegner also das strategische Ziel ihrer Landung in Nordafrika nicht erreicht.

Die Kampfkraft der deutsch-italienischen Verbände in Tunis hing von dem Nachschub ab, der ihnen über See aus Italien zugeführt wurde. Die Geleitzüge, die hierfür liefen, gegen See- und Luftangriffe zu schützen, war die Hauptaufgabe der italienischen Marine in dieser Zeit. Je mehr Schiffe mit Material für die deutsch-italienische Afrika-Armee in den Häfen von Tunis ankamen, umso grösser war die Aussicht, den Brücken-

kopf Tunis zu halten und umso geringer war die Gefahr, dass die Alliierten Landungsoperationen in Südeuropa wagten.

Der Gegner sah damals das strategische Problem genau so. Der Oberbefehlshaber der Alliierten in Nordafrika, General Eisenhower, unterbreitete dem amerikanischen und britischen Generalstab,

«dass, wenn der Umfang der Verstärkungen für die deutsch-italienische Tunis-Armee nicht sofort vermindert werden könne, die Lage sowohl für die amerikanische wie für die 8. britische Armee in Nordafrika sich ohne Zweifel verschlechtern würde.»[10]

Meine Absicht war, der italienischen Kriegsmarine für ihre Aufgabe jede nur mögliche personelle und materielle Unterstützung zu geben. Ich hielt Hitler darüber Vortrag und teilte ihm mit, dass ich zu diesem Zweck zum Besuch des italienischen Marinechefs, Admiral Riccardi, nach Rom zu fliegen beabsichtige. Er stimmte zu und sandte einen Brief an Mussolini, um ihn von dem Zweck meines Besuches zu unterrichten.

Nachdem ich am 17. März in Rom eingetroffen war, machte ich in Begleitung von Admiral Riccardi dem Duce meinen Besuch im Palazzo Venezia.

Mussolini sprach deutsch mit mir und gab seine volle Zustimmung dazu, dass sich die deutsche Marine helfend in die Sicherung der nach Tunis laufenden Geleitzüge einschaltete.

Bei den anschliessenden Besprechungen mit Admiral Riccardi und den italienischen Seeoffizieren der «Supermarina», des italienischen Oberkommandos der Marine, hatte ich zunächst in erheblichem Masse das Misstrauen und den verletzten Stolz eines Bundesgenossen auszuräumen, der in meinem Bestreben eine unerwünschte Einmischung in rein italienische Aufgaben sah. Dieses Misstrauen schien mir bei Admiral Riccardi besonders durch meine Unterredung mit dem Duce verstärkt worden zu sein, weil Riccardi, der deutschen Sprache nicht mächtig, dem Gespräch nicht hatte folgen können.[11] Erst als ich Riccardi und seine Mitarbeiter überzeugt hatte, dass ich ihnen bei der Versorgung von Tunis in ihrem eigenen Interesse nur helfen wollte – hierbei wesentlich unterstützt von dem deutschen Marine-Attaché, Vizeadmiral Löwisch, und meinem italienischen Verbindungsoffizier, Commandante Sestini –, wurde in voller Übereinstimmung vereinbart, dass ein deutscher Admiral, der besondere

10 Brassey's Naval Annual 1948, Seite 313.

11 Dieses Misstrauen wurde offensichtlich genährt durch den Admiral de Courten, der an allen Besprechungen teilnahm und zu diesem Zeitpunkt bereits jeden allzu grossen deutschen Einfluss auszuschalten sich deutlich bemühte. Admiral de Courten löste unter Badoglio Admiral Riccardi ab.

Erfahrung in Steuerung und Schutz von Geleitzügen besass, mit einem deutschen Stab zur «Supermarina» treten solle. Es wurde ferner abgesprochen, dass die deutsche Marine Flakwaffen mit erfahrenen deutschen Bedienungen für den Schutz der geleiteten Schiffe stellen und dass die italienische Marine sechs ehemals französische Torpedoboote für Sicherungsaufgaben im Tunis-Verkehr der deutschen Marine überlassen sollte. Die Leitung der Geleitzugsteuerung und -Sicherung völlig in deutsche Hand zu bekommen, war nicht möglich. In der Vereinbarung war das Äusserste dessen erreicht, was von deutscher Seite zum Schutz der Tunis-Geleitzüge gefordert werden musste. Der italienische Führungsanspruch blieb gewahrt.

Zum Führer des deutschen Stabes in der «Supermarina» bestimmte ich den Vizeadmiral Rüge. Er war seit der Besetzung Nordfrankreichs 1940 Befehlshaber der Sicherung an den west- und nordfranzösischen Küsten gewesen. Dort hatte er sich bewährt und grosse Erfahrung in der Durchführung von Schutzaufgaben im Küstenvorfeld und der Sicherung von Geleitzügen erworben. Seine Tätigkeit in der «Supermarina» und die deutsche Hilfe bei den Geleitzügen selbst sollten auch bald Früchte tragen. Im April erreichte ein höherer Prozentsatz des Nachschubs Tunis als in den Monaten vorher.

Aber auch dieser Erfolg konnte das Schicksal der deutsch-italienischen Tunis-Armee nicht mehr wenden. Die alliierte Luftwaffe erdrückte schliesslich den Nachschub völlig, nachdem sie in der Nähe unseres Brückenkopfes Flugplätze gewonnen hatte. Ich hatte am 18. März 1943, als ich Hitler von meiner Vereinbarung mit der italienischen Marine Meldung machte, geäussert, dass «die Luftwaffe bei der Nachschubsicherung unentbehrlich» sei, und dass «die derzeitigen und noch zu erwartenden Luftangriffe mit Seestreitkräften allein nicht abzuwehren» seien.

Hitler stimmte mir hinsichtlich der Luftangriffe zu, hoffte jedoch, dass durch die Massnahmen der deutschen Marine eine Besserung in der Tieffliegerabwehr eintreten würde.[12]

Tatsächlich wurden später italienische Transporter durch feindliche Hochbomber noch dicht vor der afrikanischen Küste versenkt, nachdem vorher auf hoher See die Sicherung der Geleitzüge alle U-Boot und Luftangriffe abgeschlagen hatte. Unsere Unterlegenheit an Jägern war so gross, dass wir schliesslich den Luftangriffen auf die Tunis-Geleitzüge, die in der Nähe der afrikanischen Küste immer stärker wurden, einfach nichts entgegensetzen konnten.

Nach dem Verlust des Tunis-Brückenkopfes Anfang Mai 1943 musste

12 Protokoll der Besprechung im Führerhauptquartier vom 18.3.1943.

in allernächster Zeit mit einem alliierten Angriff auf die italienischen Inseln gerechnet werden. Tunis hatten wir verloren, weil es dem Afrikakorps infolge Mangels an rechtzeitigem Nachschub über See an schweren Waffen und Munition gefehlt hatte.

Wir mussten jetzt mit allen Mitteln zu verhindern suchen, dass sich das gleiche bei einem Angriff auf Sardinien oder Sizilien wiederholte. Mir schien es deshalb sehr wichtig, die Zeit auszunutzen und die Versorgung insbesondere Siziliens als des wahrscheinlichsten Angriffszieles des Gegners vorzunehmen, solange der feindliche Angriff noch nicht begonnen hatte und der taktische Druck, besonders der überlegenen Luftwaffe des Gegners, noch gering war.

Ich flog am 12. Mai 1943 nach Rom, um mit der italienischen Marineleitung die strategische Lage zu besprechen und ihr wiederum meine Hilfe anzubieten. Bei Beginn der Unterredung erklärte Admiral Riccardi über die Versorgungslage Siziliens undSadiniens nach dem Protokoll folgendes:

«Luftangriffe haben schweren Schaden in der Strasse von Messina verursacht. Es ist schwierig geworden, die Insel Sizilien zu versorgen. Da der Eisenbahnverkehr auf Sizilien völlig stillgelegt ist, muss die Insel über See von Neapel aus versorgt werden. Die einzige Möglichkeit, die Transportmittel auf der Insel selbst zu verbessern, wäre eine Vermehrung der Lastkraftwagen. Vor dem Krieg hatte Sizilien Vorräte für 40 Tage, heute nur für 8 Tage. Die Verpflegungslage wird jeden Tag schwieriger, da die feindliche Luftwaffe ständig stärker wird. Dieselbe Lage herrscht auf Sardinien. Die meisten Quaianlagen in Cagliari sind zerstört. Porto Torres hat wenig Wert, deshalb bleibt nur Olbia übrig. Die Eisenbahn in Sardinien ist schwer angeschlagen, Lastkraftwagen sind die einzige Lösung.»

Die italienische Marineführung glaubte, dass zunächst Sardinien angegriffen würde, und eine Invasion in Sizilien erst später zu erwarten sei.

Unsere Antwort auf die italienischen Ausführungen ist ebenfalls im Protokoll festgehalten:

«Der Oberbefehlshaber der deutschen Marine glaubt, dass der feindliche Angriff bald kommen wird. Er stellt fest, dass unsere Kräfte zu gering sind, um die Pläne des Feindes dadurch zu vereiteln, dass entweder seine Einschiffungshäfen oder die anlaufende Invasionsflotte vernichtet werden. Er wird weitere deutsche U-Boote in das Mittelmeer senden, obwohl er überzeugt ist, dass U-Boote niemals in der Lage sind, eine Invasion zu verhindern. Sie können sie nur stören. Infolgedessen ist unser ganzes Problem eine erfolgreiche Verteidigung an Land.

Obwohl Vorbereitungen für die Seeschlacht notwendig sind, sind diese doch nicht entscheidend. Die Schlacht an Land allein ist ausschlaggebend. Deshalb ist der wichtigste Teil der Aufgabe der Marine, die Schlacht am Land möglich zu machen. Das bedeutet, die Versorgungslinien über See zu schützen. Da unsere Mittel beschränkt sind, muss dieses Problem vor allen anderen in Rechnung gezogen werden. Es wäre schön, wenn wir dem Feinde Schaden zufügen könnten, während er unterwegs ist, aber das sollte nur getan werden, falls es unser Versorgungssystem nicht nachteilig beeinflusst. Das Versorgungsproblem, welches schon schwierig ist, wird noch schlimmer werden. Wir haben in Tunis gesehen, wie unsere Schwierigkeiten sofort zunahmen, als die feindlichen Flugplätze näher an unsere Linien herangelegt wurden. Selbst ein kleiner Landekopf auf Sardinien mit einem feindlichen Luftplatz bedeutet für uns eine ernsthafte Bedrohung. Der nordafrikanische Feldzug hat uns die folgende Lehre gegeben: Solange die Bedingungen für uns noch verhältnismässig günstig sind, haben wir die Zeit auszunutzen, um Vorräte einzubringen. Vorräte hängen ab von ihrem Transport, von ihrer Sicherheit und von Ausladmöglichkeiten. Dies sind die allein entscheidenden Faktoren, und sie erfordern eine eng zusammenarbeitende, grosszügige Organisation. Wenn das Versorgungssystem fehlschlägt, können die Inseln nicht gehalten werden. Eine Niederlage zur See würde dagegen nicht entscheidend sein. Wir müssen deshalb alle verfügbaren Mittel anwenden, soviel Material auf die Inseln zu bringen wie möglich. Selbst kleine Fahrzeuge müssen für flache Häfen und offene Buchten verwandt werden. Um die Verteilung der Vorräte kann man sich dann später kümmern. Wenn wir nicht genug kleine Fahrzeuge haben, müssen U-Boote eingesetzt werden. Auch Kreuzer müssen häufig schnelle Fahrten mit Vorräten machen. Der Oberbefehlshaber ist durchaus überzeugt, dass wir die verfügbare Zeit ausnutzen müssen, da die Schwierigkeiten ständig zunehmen. Es muss daher unser Ziel sein, alles auf die Vorräte zu konzentrieren. Hafenanlagen müssen voll ausgenutzt werden. Der verantwortliche italienische Offizier muss auch das Recht haben, Zivilpersonen hierfür einzusetzen. Es darf nicht wieder vorkommen, wie es in Nordafrika geschah, dass wir geschlagen wurden, weil unser Versorgungssystem nicht funktionierte. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine wird alles tun, was in seiner Macht ist, um der italienischen Marine zu helfen.

4 Flakfahrzeuge, 3 Torpedoboote und soviel Marinefährprähme und soviel Minensucher wie möglich werden für Versorgungstransporte der italienischen Marine zur Verfügung gestellt. Obwohl U-Boote für den Angriff auf den Feind gebraucht werden, will er deutsche U-Boote als Versorgungsfahrzeuge einsetzen, denn er hält das für das wichtigste Pro-

blem. Wenn selbst der kleinste Platz zum Ausladen der Vorräte herangezogen wird, sollte es möglich sein, die Inseln zu halten.»

Soweit das Protokoll.

Am 13. Mai machte ich dem Chef des Oberkommandos der italienischen Wehrmacht, General Ambrosio, meinen Besuch. Am 14. Mai hatte ich Audienz beim König von Italien. Auch ihnen gegenüber betonte ich die entscheidende Wichtigkeit des Seetransportproblems.

Alle diese Bemühungen hatten jedoch nicht den gewünschten Erfolg, dass das Oberkommando der Italienischen Marine sich mit voller Tatkraft und Entschlossenheit für die Verteidigungsaufgaben eingesetzt hätte.

Als die Alliierten am 10. Juli 1943 auf Sizilien landeten, zeigte es sich, dass vielerorts eine Kampfbereitschaft der italienischen Wehrmacht nicht mehr vorhanden war. Um so stärker trat die tapfere Haltung vieler jüngerer Offiziere der italienischen Marine in Erscheinung, die sich als Kommandanten von Sicherungsfahrzeugen oder U-Booten bereits im Kampf bewährt hatten.

Die Auflösungserscheinungen in der italienischen Wehrmacht im Juli 1943 in Sizilien wirkten sich auch politisch aus. Das italienische Volk war in seiner Masse am Ende seines Widerstandswillens. Mussolini trat am 25. Juli zurück und wurde verhaftet. Marschall Badoglio übernahm die Staatsführung. Hitler misstraute der Zuverlässigkeit dieser neuen italienischen Regierung und nahm an, dass sie bald geheime Verhandlungen mit den Alliierten aufnehmen würde. Wir mussten daher von uns aus für die in Italien stehenden Truppen und Verbände die notwendigen Vorbereitungen treffen, für den Fall, dass Italien mit den Alliierten einen Waffenstillstand abschliessen oder gar auf die Seite des Gegners übertreten sollte. In einer Besprechung über die italienische Situation am 26. Juli 1943 sagte ich Hitler, dass nach meiner Ansicht eine grosse Zahl jüngerer Offiziere der italienischen Marine zur deutschen Seite halten würden. Sie fühlten sich, wie ich glaubte, nicht an den Duce und die faschistische Partei, sondern an das königliche Haus gebunden.

Wir sollten daher vermeiden, Massnahmen zu treffen, die so aussehen könnten, als ob sie gegen das Haus Savoyen gerichtet seien.

Ich nähme nicht an, dass die Badoglio-Regierung an unserer Seite weiterkämpfen würde, obwohl sie es zu dieser Zeit behaupte. Es komme nach meiner Ansicht darauf an, dass wir uns nicht von einer plötzlichen Handlung der Angloamerikaner in Gemeinschaft mit der neuen italienischen Regierung überraschen liessen.

Die Feldmarschälle Rommel und von Richthofen waren der gleichen Ansicht. Hitler und Jodl glaubten jedoch, dass die faschistische Partei

wieder aufleben werde. Feldmarschall Kesselring nahm an, dass die gegenwärtige Regierung vertrauenswürdig sei, und sprach sich gegen jede Einmischung von unserer Seite aus.

Hitler entschied, dass die Operation «Student» durchgeführt werden sollte, um Mussolini zu befreien. Ich hatte von Vizeadmiral Rüge eine Stellungnahme zur augenblicklichen Lage angefordert. Ihr Wortlaut, datiert vom 27. Juli 1943, war:

«Der Rücktritt Mussolinis ohne irgendwelchen Widerstand hat den fast völligen Zusammenbruch der Faschistischen Partei ans Tageslicht gebracht. Die Lage ist noch schlimmer durch akuten Nahrungsmangel und Chaos in den Verkehrsbedingungen. Die neue Regierung versucht, sich zu behaupten, und hat positive Schritte unternommen, welche zeigen, dass sie gewillt ist, den Krieg fortzuführen. Wie lange diese Haltung dauern wird, ist schwer zu sagen. Die italienische Kriegsmarine hält zum königlichen Haus Savoyen. Die jüngeren Offiziere lehnen die meisten der älteren Marineführer ab, weil die letzteren im Krieg nicht mit Begeisterung gekämpft hätten. Sie wünschen eine kräftigere Kriegführung, aber man kann nicht auf sie zählen, dass sie den Faschismus unterstützen, wenigstens nicht augenblicklich. Der Faschismus hat auf das Volk seinen Einfluss völlig verloren. Die Operation «Student» mag daher bei einigen Stellen Unterstützung finden, aber sie wird sicherlich von der Wehrmacht und der Mehrheit des Volkes abgelehnt. Sie würde zu einer vollkommenen Unterbrechung der Verkehrswege führen, welche aufrechtzuerhalten jetzt schon schwierig ist. Ohne die Mitarbeit der Italiener ist die Evakuierung unserer Truppen von den Inseln ganz unmöglich.

Zusammengefasst glaube ich, dass die beabsichtigten Pläne, wenn sie jetzt ausgeführt werden, uns die grosse Mehrheit der italienischen Streitkräfte, die noch bestehen, entfremden. So wird Deutschland für die Geschichte einen Kredit verlieren, ohne in der Lage gewesen zu sein, die augenblicklichen Verhältnisse zu ändern.»

Ich übergab Ruges Meldung Hitler. Er stimmte ihr nicht zu. Durch die Befreiung Mussolinis und seine Wiedereinsetzung als Regierungschef hoffte er, die augenblicklich für Deutschland unsichere Haltung Italiens wieder zu festigen.

Inzwischen erfuhren wir, dass trotz aller gegenteiligen Versicherungen die italienische Regierung Beziehungen zum Feinde aufgenommen hatte. Im Falle des Übertritts Italiens zum Gegner war es die Absicht der deutschen Führung, zum mindesten Norditalien zu halten.

Die deutsche Marine besass im Mittelmeer keine Kräfte, die in der Lage gewesen wären, ein mögliches Auslaufen der italienischen Flotte zur Ver-

einigung mit den alliierten Seestreitkräften zu verhindern, zumal vorbeugende Massnahmen, wie etwa das Sperren der italienischen Kriegshäfen durch Minen, nicht in Frage kamen. Eine solche Aktion bedeutete eine Kampfhandlung einer Wehrmacht gegenüber, die offiziell noch unser Verbündeter war, und hätte geradezu den Übertritt Italiens auf die Gegenseite auslösen müssen, eine politische Tatsache, die wir zwar kommen sahen, die wir aber keinesfalls selbst herbeiführen durften.

Die Italiener unterzeichneten am 3. September 1943 insgeheim einen Waffenstillstandsvertrag mit den Alliierten. Am 8. September abends lief die italienische Flotte aus den Häfen La Spezia, Tarent und Triest aus, um nach den Bestimmungen des Waffenstillstands in Malta interniert zu werden. Badoglio gab den Abschluss des Waffenstillstands bekannt. Am 13. Oktober erklärte die italienische Regierung, dass sie sich mit dem Deutschen Reich im Kriegszustand befände.

Angesichts dieser zwangsläufigen militärischen und politischen Entwicklung im italienischen Raum konnte die deutsche Marine mit ihren wenigen leichten Seestreitkräften nur bei der Überführung der deutschen Divisionen von Sizilien über die Strasse von Messina und von Sardinien und Korsika nach Italien in nennenswertem Masse helfen. Alle unsere leichten Verbände sowie die ehemals italienischen oder französischen Torpedoboote, Geleit- und Minensuchfahrzeuge, die wir im Laufe der Zeit mit deutschen Besatzungen in Dienst gestellt hatten, bewährten sich auch weiterhin im Mittelmeer bis zum Kriegsende. Unter unaufhörlichen Kampfhandlungen erfüllten sie ihre Sicherungsaufgaben im Küstenvorfeld. Allmählich erlagen sie jedoch der Überlegenheit der feindlichen Luftwaffe.

Das gleiche galt für unsere Schnellboote, die in all diesen Kriegsjahren im Mittelmeer durch Torpedo- und Minenangriffe einen tatkräftigen und erfolgreichen Krieg gegen die überlegenen alliierten Seemächte geführt hatten.

Die Taten dieser Verbände werden erst voll gewürdigt werden können, wenn ihre Kriegstagebücher wieder zur Verfügung stehen.

Besonders harte Kampfbedingungen im Mittelmeer hatten unsere U-Boote.

Im 10. Kapitel wurden die Gründe angegeben, die dazu geführt hatten, deutsche U-Boote im Jahre 1941 ins Mittelmeer zu entsenden, und es ist dort gesagt worden, wie nachteilig sich damals diese Massnahme für den entscheidenden Kampf gegen die englischen Geleite im Atlantik ausgewirkt hat. In den Jahren 1943 und 1944 wurden jedoch nunmehr auf meinen Befehl wiederum deutsche U-Boote in das Mittelmeer geschickt. Aber inzwischen hatten sich einerseits die Kampfbedingungen im Atlantik

verändert, und es hatte sich herausgestellt, dass es für entscheidende Erfolge in der Tonnageschlacht zu spät geworden war, und andererseits war jetzt nicht nur, wie 1941, der afrikanische Aussenposten in Gefahr, sondern die «Festung Europa» selbst war durch die Landungen auf Sizilien und in Italien vom Süden her bedroht. Es musste also auch von Seiten der deutschen Marine bei dieser akuten Gefahr alles getan werden, um beim Abwehrkampf in Italien zu helfen.

In den engen Räumen des Mittelmeeres konnte der Gegner seinen gesamten Seeverkehr mit Flugzeugen überwachen. Der vom Suez-Kanal und von Alexandrien nach Tobruk und nach Malta sowie der von Gibraltar nach Nordafrika und Malta führende Verkehr lief ständig in unmittelbarer Nähe der Küste. Es war also leicht, ihn von dort aus zu sichern. Die U-Boote im Mittelmeer hatten daher von Anfang an mit starker Abwehr zu kämpfen. Hierzu kam, dass die See infolge der guten Wetterverhältnisse während des grössten Teils des Jahres ruhig und glatt war. Das erleichterte es dem Gegner, die Boote zu orten und zu verfolgen und erschwerte diesen den überraschenden Angriff. Um so höher ist die Leistung der deutschen U-Boote im Mittelmeer zu werten.

Die Versenkungen des Flugzeugträgers «Ark Royal», des Schlachtschiffes «Barham» sowie des Kreuzers «Galathea» im November und Dezember 1941 habe ich bereits erwähnt.

Im Jahre 1942 wurden die deutschen U-Boote im Mittelmeer bis zum Juni hauptsächlich im östlichen Teil eingesetzt. Hier lief an der afrikanischen Küste der zur Unterstützung der britischen 8. Armee von Alexandrien über See gehende Nachschub. In den ersten 6 Monaten des Jahres 1942 wurden die englischen Kreuzer «Naiad» durch U 565 (Kapitänleutnant Jebsen) und «Hermione» durch U 205 (Kapitänleutnant Reschke) sowie das Flugzeugmutterschiff «Medway», 5 Zerstörer und 12 Transporter oder Tanker versenkt.

Von Juli bis Oktober 1942 wurden die U-Boote in das westliche Mittelmeer verlegt und gegen den Versorgungsverkehr nach Malta angesetzt, da nach dem Vorstoss Rommels bis El Alamain im östlichen Mittelmeer englischer Heeresnachschub über See nicht mehr stattfand.

Am 11. August 1942 versenkte U 73 (Kapitänleutnant Rosenbaum) den englischen Flugzeugträger «Eagle», der einen nach Malta bestimmten Geleitzug sicherte. Der Flugzeugträger stand ziemlich am Ende des Konvois. Rosenbaum liess die vor ihm fahrenden Transporter trotz guter Schussgelegenheit passieren, auch auf die Gefahr hin, dass ihn noch ein Abzacken des Geleitzuges um jede Erfolgsmöglichkeit bringen könnte. Denn mit Recht war ihm die Versenkung des Trägers besonders wichtig erschienen, weil deutsche und italienische Flugzeuge den ohne Jagdschutz

laufenden Geleitzug mit grossen Erfolgsaussichten aus der Luft bekämpfen konnten, nachdem der Flugzeugträger ausgefallen war. Dieses Ziel Rosenbaums wurde völlig erreicht: Nach der Versenkung der «Eagle» erlitt der Geleitzug durch deutsche und italienische Bombenangriffe tatsächlich noch schwere Verluste.

Im November und Dezember 1942 wurden die Boote gegen die englische Landung in Algier und Oran angesetzt. Unter härtesten Kampfbedingungen versenkten sie hier 6 Transporter mit 66'000 BRT und vier Zerstörer.

In den Jahren 1943 und 1944 bekämpften sie dann den feindlichen Nachschub nach den nordafrikanischen Häfen, später den Seeverkehr nach Sizilien und Süditalien. Zwei englische Kreuzer «Penelope» durch U 410 (Kapitänleutnant Fenski) und «Welshman» durch U 617 (Kapitänleutnant Brandi), und etwa 30 Transportschiffe wurden versenkt.

Die Führung der deutschen U-Boote im Mittelmeer lag beim «FdU Mittelmeer». Ich hatte im November 1941 den als U-Bootkommandanten wie als Admiralstabsoffizier gleichermassen bewährten Korvettenkapitän Oehrn mit dieser Aufgabe betraut.

Im Januar 1942 wurde er durch Kapitän zur See Kreisch als Führer der U-Boote im Mittelmeer abgelöst. Kreisch kam aus der Torpedobootwaffe, war ein verdienter Offizier und leistete als «FdU Mittelmeer» in der Führung der Truppe und in operativer und organisatorischer Beziehung das Beste. Im Januar 1944 wurde Kapitän zur See Werner Hartmann sein Nachfolger. Hartmann war ein Mann der alten U-Bootgarde. Er hatte als U-Boot-Wachoffizier und -Kommandant die Friedensausbildung durchlaufen und sich im Kriege als U-Bootkommandant und in der U-Bootausbildung in der Ostsee als Kommandeur einer Lehrdivision sehr bewährt.

Die Erfolge der deutschen U-Boote im Mittelmeer waren nach meiner Überzeugung das höchste, was bei den Abwehrverhältnissen dort errungen werden konnte.

Das Versenkungspotential jedoch war, verglichen mit den Erfolgen im Atlantik bis 1943, gering – die Verluste dagegen hoch.

Von den 62 ab 1941 nacheinander in das Mittelmeer entsandten U-Booten blieben 48 in See vor dem Feind. Da die U-Boote in den Häfen keinen Bunkerschutz hatten, gingen während der Liegezeit allein 11 U-Boote durch Bombenangriffe verloren.

3. Die Spitzenstellen der Kriegsmarine und die Kleinkampfmittel

Als ich Oberbefehlshaber wurde, hatte ich mich sofort zu entscheiden, ob ich die Besetzung der führenden Befehlsstellen in der Kriegsmarine unverändert lassen oder Neukommandierungen vornehmen wollte. Die Beurteilung der in langen Dienstjahren im Frieden und im Krieg bewährten höchsten Offiziere der Marine war einer der Punkte, die Grossadmiral Raeder bei der Abgabe der Dienstgeschäfte als Oberbefehlshaber mit mir besprach. Er riet mir, zum Teil einen Wechsel vorzunehmen. Für einen solchen sprach auch die Notwendigkeit einer Vereinfachung der Spitzenorganisation der Marine. In der Spitzenorganisation, die bis März 1943 bestand, war das Flottenkommando nicht dem Oberkommando der Kriegsmarine unmittelbar unterstellt. Es unterstand vielmehr je nach seinem Aufenthalt einem Gruppenbefehlshaber, der in einem bestimmten Seeraum die operative Führung nicht nur der Flotte, sondern auch der dort befindlichen Sicherungsstreitkräfte, U-Boote und der der Marine taktisch zugewiesenen Luftstreitkräfte hatte. Der Gruppenbefehlshaber war also für die Gesamt-Seekriegführung in seinem Gebiet verantwortlich. Die Seekriegslage liess aber zu Beginn des Jahres 1943 umfassende Operationen, für die eine solche Organisation erforderlich war, nicht mehr erwarten.

Das Gruppenkommando Nord und das Flottenkommando wurden daher zu einer Dienststelle vereint. Der Flottenchef, Admiral Schniewind, wurde gleichzeitig Oberbefehlshaber der «Gruppe Nord».

Ein weiterer Grund für eine Besetzung der Spitzenstellen mit jüngeren Kräften war aber für mich die Tatsache, dass ich selbst als Oberbefehlshaber erheblich jünger an Dienstjahren war als ein Teil der Admirale, die zu dieser Zeit die führenden Stellen innehatten.

Bei aller Würdigung der Leistungen dieser Offiziere, der Generaladmirale Carls und Boehm und der Admirale Densch, Schuster und Marschall, mit denen allen mich das Gefühl der Verehrung sowie zum Teil auch alte Freundschaft verband, hielt ich doch eine jüngere Besetzung der Spitzenstellen aus menschlich naheliegenden Gründen, die ihre dienstliche Rückwirkung haben würden, für angebracht. Neben der schon erwähnten Umbesetzung der Gruppe Nord ernannte ich zu Oberbefehlshabern der Gruppe West (Frankreich und Belgien) Admiral Krancke, der Gruppe Süd (Ägäis und Schwarzes Meer) Admiral Fricke, des Marineoberkommandos (MOK) Nordsee Admiral Förste, des MOK Norwegen Admiral Ciliax. Admiral Fricke war bisher Chef des Stabes der Seekriegsleitung im Oberkommando der Kriegsmarine gewesen. Er wurde in dieser Dienststellung durch Vizeadmiral Meisel ersetzt.

Der weitere Verlauf des Krieges hat gezeigt, dass diese «Wachablösung» durch jüngere Admirale ihren Zweck erfüllt hat.

Bei meinem Besprechungen mit dem Personalchef der Marine, Konteradmiral Baltzer, Anfang Februar 1943, äusserte ich den Wunsch, dass der Konteradmiral Heye abgelöst und zu meiner Verfügung gestellt würde. Er sollte Verbände und Kriegsmittel des Kleinkampfes zur See aufstellen.

In der deutschen Marine gab es derartige «Kleinkampfmittel» bisher nicht. In ihr Gebiet gehörten die sogenannten «Kampfschwimmer», die z.B. unter Wasser Minen und Sprengkörper an Angriffszielen zu befestigen hatten, die Kleinst-U-Boote, Einmanntorpedos, Sprengboote und ähnliche Waffen, die mit kleinem materiellem Aufwand und geringem personellem Einsatz unter Umständen erhebliche Erfolge erringen konnten. Dass dies möglich war, hatte z.B. der Einsatz des Fürsten Borghese und seiner Kampfschwimmer im Hafen von Alexandrien im Dezember 1941 gezeigt, durch den die englischen Schlachtschiffe «Queen Elisabeth» und «Valiant» schwer beschädigt worden waren.[13]

Heye schien mir für die neue Aufgabe geeignet zu sein, weil er ideenreich war. Der Personalchef überzeugte mich aber, dass er als Chef des Stabes des Flottenkommandos gebraucht würde, und schlug mir an seiner Stelle für die Aufstellung der Kleinkampfverbände den Vizeadmiral W'eichold vor. Dieser war Leiter der Marine-Akademie und Erster Admiralstabsoffizier im Flottenstab gewesen und hatte sich hierbei bewährt. Später als Verbindungsoffizier zur italienischen Marine hatte er in den ersten Kriegsjahren immer wieder auf die strategischen Probleme des Mittelmeerraumes, zum Beispiel die entscheidende Wichtigkeit der Sicherung der Seeverbindungen nach Nordafrika und die Notwendigkeit der Besetzung Maltas, hingewiesen. Als es im Februar 1943 für derartige Offensivpläne zu spät war, und es praktisch tagtäglich darauf ankam, durch besten Schutz und geschickteste Steuerung der nach Nordafrika laufenden italienischen Geleitzüge Verluste zu vermeiden, schien mir Weichold nicht genügende praktische Fronterfahrung zu besitzen, um in dieser schwierigen Situation einen überzeugenden Einfluss auf die «Supermarina» ausüben zu können. Ich liess ihn daher durch Konteradmiral Meendsen-Bohlken ersetzen, dem, als der Brückenkopf Tunis in höchster Not war, der erfahrenste Offizier auf dem Geleitschutzgebiet, Vizeadmiral Rüge, vorgesetzt werden musste.

Vizeadmiral Weichold beschränkte sich bei seiner neuen Aufgabe, der Aufstellung von Kleinkampfverbänden, im Wesentlichen auf die Festlegung ihrer theoretischen Grundlagen. Es war für ihn auch ungünstig,

13 Siehe Seite 145.

dass zur Zeit seiner Tätigkeit auf diesem Gebiet die enge Verbindung zwischen dem Oberkommando der Marine und dem Rüstungsminister Speer und der Industrie noch nicht bestand, die sich später für den praktischen Aufbau der Kleinkampfmittel als besonders vorteilhaft erwies.

Als nach dem Verlust der «Scharnhorst» die Aufgaben des Flottenkommandos weiterhin eingeschränkt wurden, beauftragte ich endgültig den bisherigen Chef des Stabes des Flottenkommandos, Konteradmiral Heye, mit der praktischen Aufstellung der Kleinkampfverbände. Er meisterte diese Aufgabe sowohl was die Bereitstellung der materiellen Mittel anbelangte, als auch hinsichtlich des personellen Aufbaus der Truppe. Organisatorisch ebnete ich ihm alle Wege. Er war gleichzeitig Frontbefehlshaber und Referent im Oberkommando der Kriegsmarine für seine Frontaufgabe. Diese Lösung war einmalig und widersprach an sich jedem organisatorischem Grundsatz. Es war aber in diesem Sonderfall notwendig, so zu verfahren, um im Kriege rasch einen ganz neuen Kampfverband mit neuartigen Kampfmitteln aufzustellen. Verdiente Offiziere, hauptsächlich bisherige U-Bootkommandanten, wurden als Flottillenchefs Admiral Heye zugeteilt. Das Personal bestand nur aus Freiwilligen aller Dienstgrade und Waffengattungen der Marine und vom Ende des Jahres 1944 an zu einem erheblichen Teil aus jungen Offizieren der U-Bootwaffe.

Die materiellen Mittel des deutschen Kleinkampfverbandes waren der «Einmanntorpedo», das Sprengboot, das tauchfähige «Einmann-Boot» und später das von zwei Mann besetzte Kleinst-U-Boot, der «Seehund». Der Geist und die Einsatzbereitschaft waren bei den Besatzungen dieser Kleinkampfmittel ebenso wie bei den «Kampfschwimmer»-Gruppen über alles Lob erhaben.

Obwohl dieser Verband beachtliche Erfolge erzielte, die (so bei den «Seehunden») zum Teil erst nach dem Kriege festgestellt werden konnten, litt auch er unter der schnell zunehmenden Übermacht des Gegners, vor allem der feindlichen Luftwaffe, die seine Einsatzmöglichkeiten beschränkte.

4. Das Problem der grossen Kriegsschiffe und ihr Endkampf im Nordraum

Im 17. Kapitel wurde dargelegt, dass Grossadmiral Raeder seinen Abschied nahm, weil er in der Frage des Einsatzes der grossen Schiffe anderer Ansicht war als Hitler. Dieser wollte sie im Januar 1943 ausser Dienst stellen bzw. verschrotten, weil er ihnen keinerlei Kampfwert mehr beimass.

Raeder hatte ihm daraufhin am 10. Januar 1943 in einer Denkschrift[14] die Bedeutung der deutschen Überwasserstreitkräfte für die Kriegführung dargestellt. Solange das Gros unserer schweren Schiffe im Norden Norwegens lag, musste der Gegner mindestens die gleiche Zahl schwerer Einheiten in Nordschottland und Island stationieren, so dass sie für die Kriegführung im Mittelmeer oder im Pazifik gegen die japanische Flotte nicht zur Verfügung standen.

Über die Kampfmöglichkeiten der deutschen schweren Schiffe schrieb Raeder in dieser Denkschrift:

«Das Fehlen ausreichender Luftstreitkräfte zur Aufklärung und Sicherung und die fehlende Möglichkeit, unseren Schiffen die Kampfkraft der Luftwaffe auf Flugzeugträgern mitzugeben, hat seit Frühjahr 1942 zu einschränkenden Bindungen der Führung für den Einsatz der Kernflotte geführt, die ein Hemmschuh des Erfolges sind.

Demgegenüber ist festzustellen, dass die Erfolgsmöglichkeiten für unsere Schiffe bei Ausspähen aller Möglichkeiten und Abwarten der günstigen Gelegenheit auch heute noch durchaus gegeben sind. Auch bei Fehlen ausreichender Luftaufklärung und Sicherung wird es stets Möglichkeiten geben, unter Ausnutzung von günstigem Wetter Überraschungserfolge zu erzielen.»

Hitler änderte jedoch seine Ansicht nicht.

Bei der Übergabe der Dienstgeschäfte betonte Grossadmiral Raeder mir gegenüber nochmals, dass die schweren Schiffe im Nordmeer sehr wohl noch Kampf aussichten hätten. Sie dürften aber bei ihrem Einsatz nicht mit der Bindung seitens der politischen Führung belastet werden, aus Prestigegründen keine Verluste riskieren zu dürfen.

Als ich Oberbefehlshaber geworden war, hatte ich mich daher sofort mit diesem Problem zu befassen. Die Gründe, die Raeder in seiner Denkschrift dafür anführte, die schweren Schiffe beizubehalten, erschienen mir bei näherer Überlegung überzeugend. Ich bat daher trotz meiner anfänglichen Gegnerschaft gegen ihre weitere Verwendung Mitte Februar 1943 den Flottenchef, Admiral Schniewind, mit seinem designierten Chef des Stabes, Konteradmiral Heye, zu einer Besprechung über diese Frage nach Berlin. Sie erklärten, dass die Schiffe bei günstigen Gelegenheiten trotz überlegener Funkmessortung des Gegners durchaus noch kämpfen könnten.

Im gleichen Sinne äusserte sich der bisherige Führer der Kampfgruppe im Norden, Vizeadmiral Kummetz. Auf Grund seiner persönlichen Erfahrungen fügte er hinzu, dass die eigenen Fliegerverbände vermehrt und

14 1. Ski. I b 154/43 Chefsache vom 10. 1. 1943.

ihr Ansatz im Sinne und zur Unterstützung der beabsichtigten Marineoperation erfolgen müsse. Ferner brauche der Kampfverband vorher Gelegenheit zum Üben. Als Voraussetzung für erfolgversprechendes Operieren der Kampfgruppe halte er es für notwendig, ihren Befehlshaber künftig von allen politisch bedingten Bindungen zu befreien.

Ich teilte ihm daraufhin mit, dass ich mich für seine Forderungen einsetzen wolle, dass er aber, weil er im Nordraum und in der Kampfgruppenführung die grösste Erfahrung besässe, die Kampfgruppe wieder übernehmen müsse.

Nach reiflicher Überlegung und auch auf Grund all dieser Äusserungen der sachverständigen Offiziere, die sich eindeutig dahin aussprachen, dass die grossen Schiffe noch Kampfmöglichkeiten hatten, entschloss ich mich, nur diejenigen grossen Schiffe ausser Dienst zu stellen, die keinen Kampfwert mehr besassen und auch für Ausbildungszwecke nicht mehr gebraucht wurden, hingegen alle im Dienst zu belassen, für die sich Einsatzmöglichkeiten bieten würden und die der Ausbildung von Marinepersonal dienen konnten.

Entsprechend diesem Entschluss sollten die Kreuzer «Hipper», «Leipzig» und «Köln» sowie später auch die alten Linienschiffe, «Schlesien» und «Schleswig-Holstein», ausser Dienst gestellt werden. Jedoch wollte ich die Schlachtschiffe «Tirpitz» und «Scharnhorst», die Kreuzer «Prinz Eugen» und «Nürnberg» und die Panzerschiffe «Lützow» und «Scheer» behalten. «Tirpitz» und «Scharnhorst» sollten zusammen mit einigen Zerstörern eine Kampfgruppe bilden, die dem Schutz Norwegens gegen feindliche Landungen diente und bei gegebener Gelegenheit auch gegen nach Russland laufende Nordmeer-Geleitzüge einzusetzen war. Die übrigen sollten in der Ostsee Ausbildung betreiben, soweit nicht kommende Ereignisse ihren Kampfeinsatz erforderlich machen würden.

Dieser Plan deckte sich im Wesentlichen mit den Ansichten und Absichten, die zur Verabschiedung Grossadmiral Raeders geführt hatten.

Am 26. Februar 1943 trug ich Hitler, wie bereits berichtet, diesen Plan vor. Er war aufs Höchste erstaunt und indigniert, stimmte aber schliesslich doch, wenn auch widerstrebend, zu.

Nach dieser Entscheidung erhielten die Befehlshaber der Überwasserstreitkräfte eine Weisung von mir, die die Grundsätze für den Ansatz der in Nordnorwegen stationierten Kampfgruppe gegen Geleitzüge enthielt:[15]

«Die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Einsatz von Überwasserstreitkräften gegen den Schiffsverkehr durch das Nordmeer werden

15 1. Ski. I Op 502/43 Gkdos Chef sache, siehe Anlage.

nur selten gegeben sein, da der Gegner nach allen bisher vorliegenden Erfahrungen zur unmittelbaren oder mittelbaren Sicherung seiner Geleitzüge so starke Kräfte einsetzen wird, dass er unseren Streitkräften mit Sicherheit überlegen ist. Trotzdem können sich Gelegenheiten zum Ansatz auf ungesicherte oder nur schwach gesicherte Einzelfahrer oder kleine Teilgeleite ergeben. Wo immer sich eine solche Möglichkeit zum Einsatz bietet, soll sie unter Beachtung der taktischen Grundsätze tatkräftig ausgewertet werden.

Auch ein Angriff auf einen stärker gesicherten Geleitzug unter vollem Einsatz unserer Streitkräfte kann in Betracht kommen und wird befohlen werden, wenn es sich um einen besonders wichtigen Transport handelt, dessen Vernichtung entscheidende Bedeutung für die Gesamtlage beizumessen ist.»

«Tirpitz» und eine Zerstörerflottille befanden sich im März 1943 bereits im Altafjord in Nordnorwegen. Die «Scharnhorst» jedoch war noch in der Ostsee. Sie hatte dort den Minentreffer repariert, den sie beim Durchbruch durch den Kanal im Februar 1942 erhalten hatte. Anfang 1943 versuchte sie zweimal, zur Verstärkung der Gruppe «Tirpitz» durch die Nordsee nach Norden zu gehen; sie wurde aber jedesmal von der feindlichen Luftwaffe erfasst und musste daher umkehren. Im März 1943 gelang ihr bei besonders günstiger Wetterlage der Durchbruch.

Die alliierten Geleitzüge mit Kriegsmaterial für Russland gingen ab März 1943 nicht mehr durch das Nordmeer nach Murmansk, sondern auf dem inzwischen benutzbar gewordenen Weg durch das Mittelmeer in den Persischen Golf. Erst Ende 1943 wurde der Geleitzugverkehr nach Murmansk wieder aufgenommen. Es ergaben sich daher im Sommer 1943 im Nordmeer keine Angriffsgelegenheiten.

Am 6. September lief die Kampfgruppe unter Admiral Kummetz nach Spitzbergen aus und zerstörte dort die Kohlengruben und Verladeeinrichtungen, die von den Engländern ausgebeutet wurden. Die Unternehmung diente gleichzeitig dazu, die Kampfgruppe und die ihr zugeteilten Zerstörer einzufahren.

Nach dieser Operation kehrten «Tirpitz» und «Scharnhorst» wieder zu ihren Liegeplätzen im Altafjord zurück. «Scharnhorst» lag im Langfjord, «Tirpitz» im Kaafjord, beides Nebenfjorde des Altafjords. Zum Schutze gegen U-Bootangriffe war die «Tirpitz» von einem Netzkasten umgeben, der jedes Eindringen feindlicher U-Boote ausschloss, solange auch die Lücke des Netzkastens geschlossen war, die die erforderlichen Verkehrsboote für den Schiffsbetrieb benutzten.

Ende September 1943 schleppten britische U-Boote 3 Kleinst-U-Boote vor den Altafjord, die dann in den Fjord einliefen. Zwei davon, «X 7»

und «X 5», wurden dabei von unserer Abwehr vernichtet. Dem dritten, «X 6», gelang es, durch die gerade geöffnete Verkehrslücke in den Netzkasten einzudringen und unter dem Heck der «Tirpitz» eine Spezialmine zu befestigen. Durch die Explosion wurde die «Tirpitz», hauptsächlich an den Schraubenwellen und an den Rudern, so stark beschädigt, dass die Reparatur fünf volle Monate beanspruchte.

Der Ausfall der «Tirpitz» für so lange Zeit war von grossem militärischem Nachteil. Als die Alliierten den Geleitverkehr nach Murmansk Ende 1943 wieder aufnahmen, bestand unsere Kampfgruppe nur noch aus der «Scharnhorst» und den ihr zugeteilten Zerstörern.

Admiral Kummetz, der sich seit dem Juni 1942 in den nordnorwegischen Fjorden befunden hatte, musste im November 1943 aus Gesundheitsgründen zu einer Kur nach Deutschland beurlaubt werden. Als seinen Vertreter kommandierte ich auf Vorschlag des Flottenkommandos und der Seekriegsleitung den Führer der Zerstörer, Konteradmiral Bey. Er war wie Kummetz in der Torpedobootwaffe gross geworden und hatte im Frieden und im Kriege eine umfassende taktische Schulung erhalten.

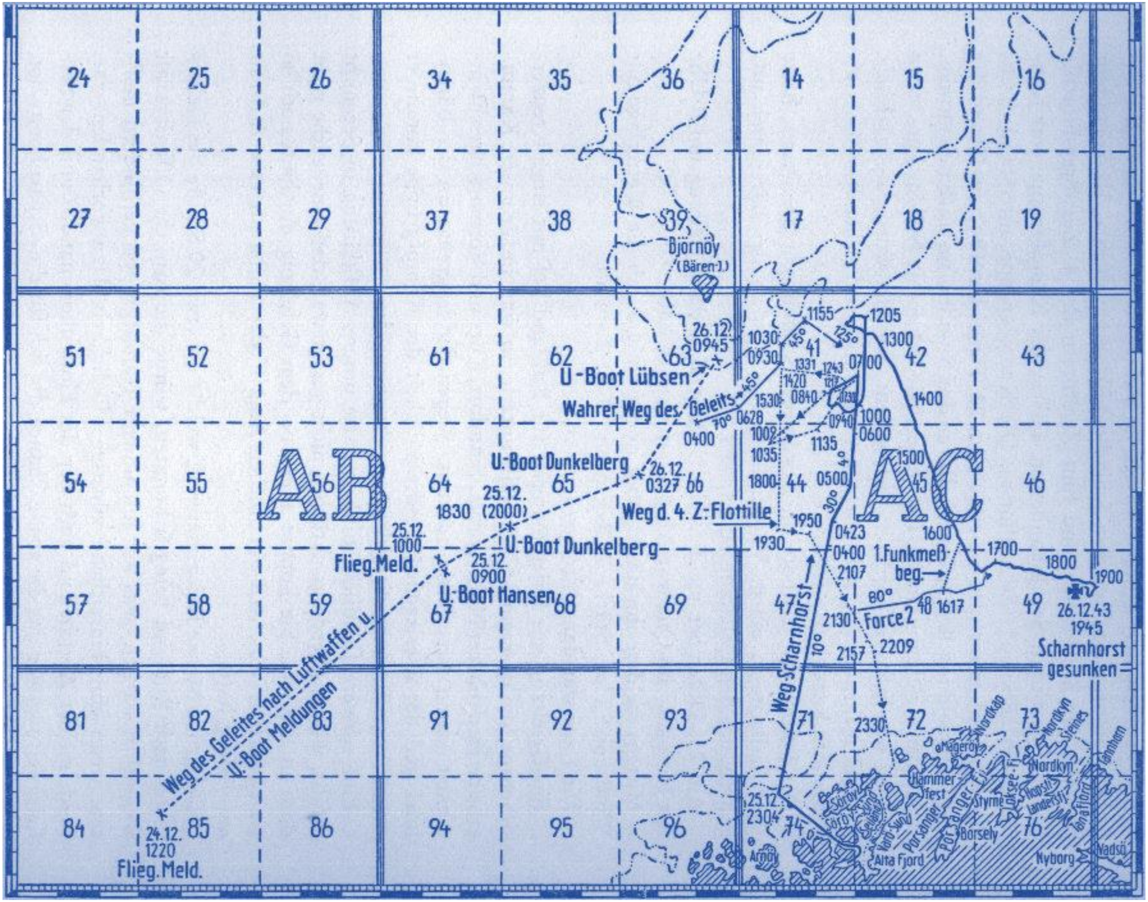
Was im folgenden über den letzten Kampf und den Untergang der «Scharnhorst» gesagt wird, stützt sich im Wesentlichen auch auf den Gefechtsbericht, den der Gegner, der englische Admiral Fraser, am 28. Januar 1944 seiner Admiralität eingereicht hat.[16]

Aber jede Darstellung der letzten Unternehmung der «Scharnhorst» wird unvollkommen bleiben müssen, denn wir wissen nicht immer, welches die Beweggründe für die Handlungsweise des gefallenen Führers der Kampfgruppe, Konteradmiral Bey, gewesen sind. Wir wissen deshalb auch in manchen Situationen nicht, ob wir anders oder besser hätten handeln können, als er, und können dann daher auch keine Kritik üben, sondern nur Fragen stellen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Schilderung der Ereignisse zu beurteilen, die zum Verlust der «Scharnhorst» führten.

Am 22. Dezember 1943 sichtete ein deutsches Flugzeug etwa 400 sm westlich von Tromsö (Nordnorwegen) einen Geleitzug mit nordöstlichem Kurs.

Am 23. Dezember gegen Mittag erfasste ihn die deutsche Luftaufklärung ein zweites Mal und mit gleichem Kurs. Er bestand aus etwa 17 Handelsschiffen und 3 Tankern und wurde durch 3 bis 4 Kreuzer und 9 Zerstörer oder Korvetten gesichert.

16 Veröffentlicht in «Supplement to the London Gazette» vom 5. 8. 1947, His Majesty's Stationery Office.



AB
AC
Björnöy
(Bären-I.)
26.12. 0945
U-Boot Lübsen
Wahrer Weg des Geleits
U-Boot Dunkelberg
26.12. 0327
25.12. (2000)
1830
25.12. 1000
Flieg.Meld.
25.12. 0900
U-Boot Dunkelberg
U-Boot Hansen
Weg des Geleites nach Luftwaffen u. U-Boot Meldungen
24.12. 1220
Flieg.Meld.
Weg d. 4. Z.-Flottille
Weg Scharnhorst
1.Funkmeß-beg.
Force 2
26.12.43 1945
Scharnhorst gesunken
25.12. 2304
Nordkap
Mageröy
Hammerfest
Söröy
Söröy Sund
Vargsund
Alta Fjord
Porsanger
Laksee-Fj.
Nordkyn
Tanafjord
Nadsö
Nyborg
Arnöy
Börsely

Zur gleichen Zeit bestand unsere im Altafjord in Nordnorwegen liegende Kampfgruppe aus dem Schlachtschiff «Scharnhorst», Kommandant Kapitän zur See Hintze, und fünf Zerstörern der 4. Zerstörer-Flottille unter Kapitän zur See Johannesson. Führer der Kampfgruppe war Konteradmiral Bey auf «Scharnhorst». Die Kampfgruppe unterstand direkt dem Flottenkommando. Sie erhielt am 22. Dezember 1943 auf Grund der Flugzeugmeldung Befehl, innerhalb von drei Stunden auslaufbereit zu sein.

Als der Geleitzug am 24. Dezember, wiederum mit Nordostkurs, etwa 250 sm westlich der Nordspitz Norwegens, gesichtet wurde, bestand kein Zweifel mehr, dass es sich um einen nach Russland gehenden Material-Transport handelte.

Der Führer der U-Boote im Nordmeer, Kapitän zur See Peters, hatte seine U-Boote in einem Vorpostenstreifen westlich der Bäreninsel aufgestellt, um den Geleitzug zu erfassen.

Am 25. Dezember meldete ein U-Boot, dass der Geleitzug um 9 Uhr mit Kurs 60° im Quadrat AB 6720 gestanden habe.[17]

Mittags meldete ihn das U-Boot nochmals und gab die Wetterlage mit Wind aus Süden, Stärke 7, Regen und Sicht 2 sm an.

Die Lage war danach folgende:

Ein Geleitzug mit Kriegsmaterial für Russland lief mit einer Kreuzersicherung, die unserem Schlachtschiff unterlegen war, in für unsere Kampfgruppe erreichbarer Nähe vorbei. Standort, Kurs und Vormarschgeschwindigkeit waren zuverlässig bekannt. Wegen der Eisgrenze an der Bäreninsel und der überlegenen Geschwindigkeit der Kampfgruppe konnte er einem Angriff unserer Streitkräfte nicht ausweichen.

Eine schwere feindliche Einheit hatte unsere Aufklärung in See nicht erfasst, womit allerdings natürlich nicht gesagt war, dass eine solche nicht doch in See war. Sie konnte aber von dem Geleitzug durchaus noch so weit entfernt sein, dass ein rascher Angriff der «Scharnhorst» Aussicht auf Erfolg hatte.

Die grosse Menge Kriegsmaterial, welche die etwa 20 Schiffe des Geleitzuges nach Russland bringen konnten, würde die russische Offensivkraft wesentlich stärken, was wir mit unserer Kampfgruppe verhindern mussten, wenn eine hinreichend günstige Möglichkeit dazu vorhanden war. Nach meiner Ansicht und nach der des Flottenkommandos und der Seekriegsleitung war das die grosse Chance, die sich für die «Scharnhorst» bot.

Ich befahl deshalb am 25. Dezember den Ansatz der «Scharnhorst» in Begleitung der 4. Zerstörerflottille. Das Flottenkommando gab nachmittags das entsprechende Stichwort aus.

17 Siehe Karte.

Ich legte besonderen Wert darauf, dass die Kampfgruppe den Ansatzbefehl so schnell wie möglich erhielt, weil ich überzeugt war, dass der Kampfgruppenführer die bevorstehende Operation mit dem Kommandanten und den leitenden Offizieren der «Scharnhorst» sowie mit dem Chef und den Kommandanten der 4. Zerstörerflottille vor dem Auslaufen in einer gemeinsamen Sitzung besprechen würde und ihm die dafür nötige Zeit bleiben musste.

Ich hielt es für richtig, der Kampfgruppe vor dem Auslaufen Notwendigkeit und Sinn des Einsatzes in einem Fernschreiben mitzuteilen.

Es lautete:

1. Feind will durch wichtigen Geleitzug mit Nahrung und Waffen für Russen heldenmütigen Kampf unseres Ost-Heeres erschweren. Wir müssen helfen.
2. Geleitzug mit «Scharnhorst» und Zerstörern angreifen.
3. Taktische Lage geschickt und wagemutig ausnützen. Gefecht nicht mit halbem Erfolg beenden. Angepackte Lage durchschlagen. Grösste Chance liegt in überlegener Artillerie «Scharnhorst», deshalb ihren Einsatz anstreben. Entsprechend Zerstörer ansetzen.
4. Abbrechen nach eigenem Ermessen. Grundsätzlich Abbrechen bei Auftreten schwerer Streitkräfte.
5. Besatzungen in diesem Sinne einstellen. Ich glaube an Euren Angriffsgeist.

In dieser Weisung kam es mir auch besonders auf die Ziffer 3 an, die dem Kampfgruppenführer bei einem Gefecht mit den leichten englischen Kreuzern jede Risiko-Hemmung nehmen sollte.

In dem Befehl des Flottenkommandos an die Kampfgruppe wurde Folgendes gesagt:

a) Ansatz der Kampfgruppe «Scharnhorst» mit 5 Zerstörern gegen Geleitzug am 26. 12. mit Dämmerungsbeginn (etwa 1000 Uhr).
b) Geschlossener Einsatz nur bei günstigen Kampfbedingungen (Wetter, Sicht, klare Feindlage).
c) Falls für «Scharnhorst» keine günstigen Bedingungen, Ansatz der Zerstörer allein, Schlachtkreuzer abgesetzt in Aufnahmestellung, gegebenenfalls sogar Wartestellung im Aussenfjord.

Die «Scharnhorst» und die 4. Zerstörerflottille gingen am 25. Dezember ab 1900 Uhr Anker auf und befanden sich um 2300 Uhr ausserhalb der norwegischen Schären. Sie liefen gemeinsam von dort mit 25 sm Fahrt und Kurs 10° nach dem Punkt, an dem der Geleitzug am 26. Dezember etwa um 1000 Uhr angetroffen werden müsste. Das Wetter am

25. Dezember abends war Wind aus Südwesten, Stärke 6, mittlere Dünung, Seegang 5, Bewölkungszunahme, gute Sicht.

Wir wissen von den wenigen Geretteten der «Scharnhorst», dass der Einsatzbefehl nach dem langen untätigen Liegen im Fjord von der Besatzung mit Freude und spontaner Begeisterung aufgenommen wurde.

In den Abendstunden des 25.12. übermittelte der Admiral Nordmeer dem Flottenkommando seine Bedenken gegen den Einsatz der Kampfgruppe wegen der verschlechterten Wetterlage. Diese Bedenken machte sich das Flotte-kommando zu eigen und schlug jetzt der Seekriegsleitung Abbruch der Unternehmung wegen des Wetters vor.

Als mir der Chef der Seekriegsleitung dies meldete, antwortete ich, dass nur der Befehlshaber in See die Wetterlage einwandfrei beurteilen könne; nicht wir an Land, sondern er müsse daher entscheiden, ob die Durchführung der Unternehmung bei der Wetterlage möglich sei oder nicht. Entsprechend solle an Bey gefunkt werden.

Nach einem weiteren Meinungsaustausch zwischen Flotte und Seekriegsleitung über diese Frage erhielt daraufhin die Kampfgruppe folgenden Funkspruch 0137 vom 26. 12. durch das Flottenkommando:

«Wenn Zerstörer See nicht halten können, kommt Durchführung Aufgabe nach Art Kreuzerkrieg mit «Scharnhorst» allein in Frage. Entscheidung durch Befehlshaber.»

Obwohl ich den alleinigen Einsatz der «Scharnhorst» nicht für richtig hielt – siehe meine Weisung an die Kampfgruppe – war es für mich, als ich von diesem Funkspruch Kenntnis bekam, nicht zweckmässig, einzugreifen. Tatsächlich war ja auch ein Alleineinsatz der «Scharnhorst» nicht durchgeführt worden. Die Wirklichkeit hatte nachher bei den beiden Gefechtsberührungen der «Scharnhorst» am 26. 12. morgens und mittags sogar erwiesen, dass der Einsatz der «Scharnhorst» auch ohne Unterstützung eigener Zerstörer zu grossen Erfolgen hätte führen können.

Am 25. Dezember um 2355 Uhr – also noch vor Eingang des obigen Funkspruchs – gab Konteradmiral Bey an das Flottenkommando den Funkspruch ab:

«Im Operationsgebiet voraussichtlich SW 6/8, Waffen Verwendung Zerstörer stark beeinträchtigt, Fahrtbeschränkung.»

Was veranlasste den Kampfgruppenführer zu diesem Funkspruch?

Er wurde abgegeben, ohne dass der mit der «Scharnhorst» zusammen marschierende Chef der Zerstörerflottille, Kapitän zur See Johannesson, vorher über die Einsatzfähigkeit seiner Zerstörer bei diesem Wetter befragt worden wäre. Ausserdem hatten die U-Boote die Wetterlage bereits gemeldet. Sie war also, wie die Kampfgruppe wissen musste, auch dem

Flottenkommando bekannt. Trotzdem unterbrach die Kampfgruppe durch diesen Funkspruch die taktisch so wichtige Funkstille. Warum – wissen wir nicht.

Wir mussten nun damit rechnen, dass dem Gegner bekannt war, dass sich die «Scharnhorst» in See befand und dass ihr ungefährer Standort eingepeilt wäre.

Tatsächlich wurde dem Befehlshaber der britischen Heimatflotte, Admiral Fraser, drei Stunden nach dem Funkspruch von seiner Admiralität mitgeteilt, dass die «Scharnhorst» wahrscheinlich ausgelaufen sei.

Als Konteradmiral Bey dann den Funkspruch 0137 des Flottenkommandos erhielt, fragte er nunmehr den in der Nähe der «Scharnhorst» mit den Zerstörern marschierenden Chef der 4. Zerstörerflottille, wie er das Wetter beurteile. Johannesson meldete dem Befehlshaber optisch:

«Bei achterlicher See und Wind bisher keine Schwierigkeiten, jedoch keine Beurteilungsgrundlage. Ich rechne mit Wetterbesserung.»

Aus diesem Morsespruch des Chefs der 4. Zerstörerflottille ging hervor, dass er dafür war, die Unternehmung auch mit den Zerstörern fortzusetzen, was dann auch geschah.

Um 0630 Uhr am 26. Dezember stand die Kampfgruppe auf dem vermuteten Geleitzugkurs ostwärts des nochmals durch ein deutsches U-Boot gemeldeten Standorts. Die «Scharnhorst» lief nun mit südwestlichem Kurs und 12 sm Fahrt dem Geleitzug entgegen. Vor ihr, in 10 sm Abstand, waren die Zerstörer in einem Aufklärungsstreifen auseinander-gezogen und steuerten den gleichen Kurs.

Aus dem Gefechtsbericht des englischen Admirals Fraser kennen wir heute die Zahl der englischen Seestreitkräfte und die Standorte, die sie zur gleichen Zeit inne hatten.

Der Geleitzug bestand aus 19 Handelsschiffen und einer unmittelbaren Sicherung von Zerstörern und Geleitzerstörern. Er stand, wie von den U-Booten gemeldet, etwa 50 sm südlich der Bäreninsel, östlich von ihm, über hundert Seemeilen weitab, lief die englische «Force I», bestehend aus den Kreuzern «Belfast», «Norfolk» und «Sheffield», unter Vizeadmiral Burnett, mit südwestlichem Kurs.

Admiral Fraser selbst hatte am 23. Dezember abends mit der «Force II» Island verlassen. Sie bestand aus dem Schlachtschiff «Duke of York», dem Kreuzer «Jamaika» und 4 Zerstörern.

Ihm war bekannt, dass die deutsche Luftwaffe den nach Russland laufenden Geleitzug festgestellt hatte. Er musste also annehmen, dass der Geleitzug angegriffen werden würde. Am 26. Dezember um 0339 Uhr

erhielt er den Funkspruch der britischen Admiralität, dass die «Scharnhorst» vermutlich ausgelaufen sei.

Da er selbst noch ca. 270 sm westlich des Nordkaps und etwa ebensoweit von dem Geleitzug abstand, also mit seiner schweren Kampfgruppe einen Angriff auf den Geleitzug nicht verhindern konnte, liess er diesen einen etwas nördlicheren Kurs steuern, um es der «Scharnhorst» zu erschweren, ihn zu finden. Neben anderen Massnahmen befahl er der «Force I», an den Geleitzug heranzuschliessen.

In dieser Situation trafen die Kreuzer «Sheffield», «Belfast» und «Norfolk» auf die «Scharnhorst». Um 0921 Uhr bekam die «Sheffield» die «Scharnhorst» in Sicht. Um 0924 Uhr eröffnete die «Belfast» und wenig später die «Norfolk» das Feuer. Die «Scharnhorst» erwiderte das Feuer nur mit dem achteren Turm. Um 0940 Uhr wurde von beiden Seiten das Feuer wieder eingestellt, weil die Entfernung wieder grösser geworden war.

Die «Scharnhorst» lief mit grosser Fahrt nach Süden ab und ging dann wieder auf nördlichen Kurs. Der Gedanke von Konteradmiral Bey war anscheinend, die drei Kreuzer zu umgehen und zu versuchen, von Norden aus, ohne sich mit den Kreuzern auseinandersetzen zu müssen, den Geleitzug anzugreifen.

Demgegenüber ist zu bedenken, dass die englischen Kreuzer sich immer schützend zwischen die «Scharnhorst» und den Geleitzug gestellt hätten, dass sie sich jedoch bei der Begegnung mit der «Scharnhorst» um 0920 Uhr in einer ausserordentlich gefährlichen Lage befunden hatten.

Die «Scharnhorst» war ihnen an Panzer und Standfestigkeit, vor allem aber artilleristisch weit überlegen. Der Mittelartillerie der englischen Kreuzer standen neben der eigenen Mittelartillerie die neun schweren 28-cm-Rohre der «Scharnhorst» gegenüber.

Angesichts dieser Überlegenheit der «Scharnhorst» hat der Gedanke Berechtigung, dass bei der Morgenberührung der Artilleriekampf mit den englischen Kreuzern durchgeschlagen werden musste, um nach ihrer Vernichtung oder schweren Beschädigung den nur noch von Begleitzerstörern gesicherten Geleitzug als reife Frucht zu ernten.

Dies war es, was Admiral Fraser befürchtete. Der Geleitzug befand sich zu dieser Zeit mit den Kreuzern allein dem schweren deutschen Schiff gegenüber, und er selbst war mit dem Schlachtschiff «Duke of York» noch weit über 200 Seemeilen entfernt.

In dem kurzen Morgengefecht hatte die «Scharnhorst» beim Gegner anscheinend keine Treffer erzielt, aber selbst zwei Treffer erhalten. Die eine Granate schlug in das Batteriedeck, ohne zu detonieren, und die andere traf den Vormars und zerstörte dort das vordere Funkmessgerät, so

dass die «Scharnhorst» in einem Sektor von 60 bis 80° nicht orten konnte.

Die 4. Zerstörerflottille hatte zwar die Leuchtgranaten des Morgengefechts gesehen, war aber, da sie keinen neuen Befehl des Kampfgruppenführers erhielt, mit südwestlichem Kurs im Aufklärungsstreifen weitermarschiert. Die 4. Zerstörerflottille erhielt dann um 1027 Uhr den Befehl: Kurs 70°, Fahrt 25 sm und um 1158 Uhr «operieren gegen Quadrat 6365». Es bestand also kein taktischer Zusammenhang mehr zwischen der «Scharnhorst» und der 4. Zerstörerflottille.

Admiral Burnett hatte beim Ablaufen der «Scharnhorst» nach Süden und ihrer anschliessenden Kursänderung nach Norden den zweifellos richtigen Entschluss gefasst, ihr nicht zu folgen, sondern mit seinen drei Kreuzern an den Geleitzug heranzuschliessen, um bei einem neuen Angriff der «Scharnhorst» den Schutz übernehmen zu können.

Als sich die «Scharnhorst» auf dem Marsch nach Norden befand, erhielt sie um 1100 Uhr die Meldung eines deutschen Flugzeugs, dass es weit nordwestlich des Nordkaps, also noch etwa 150 sm vom Standort der «Scharnhorst» entfernt, fünf Einheiten gesichtet habe.

Bei Eingang dieses Funkspruchs in Kiel nahm das Flottenkommando an, dass es sich um die eigenen fünf Zerstörer handelte, die auf Grund der Anregung an «Scharnhorst», die Aufgabe ohne die Zerstörer durchzuführen, [18] entlassen worden wären. Sowohl beim Flottenkommando als auch bei der Seekriegsleitung bestand auf jeden Fall kein Grund, als Folge dieser Flugzeugmeldung in die augenblickliche Operation des Kampfgruppenführers, die zudem nicht genau bekannt war, einzugreifen.

Erst nach dem Verlust der «Scharnhorst» konnte geklärt werden, dass das deutsche Flugzeug tatsächlich gemeldet hatte: «5 Einheiten, *darunter vermutlich eine schwere,* nordwestlich des Nordkaps.»

Der Fliegerführer hatte bei der Weitergabe dieser Meldung an das Flottenkommando und an die «Scharnhorst» den Zusatz «darunter vermutlich eine schwere» streichen lassen, weil er keine Vermutungen, sondern nur tatsächliche Erkenntnisse weitergeben wollte.

Wir wissen nicht, welche Auffassung Konteradmiral Bey bei Eingang der Meldung um 1100 Uhr über die gesichteten Einheiten hatte, welche noch etwa 150 sm von ihm entfernt standen. Möglicherweise hat er vermutet, dass es sich hierbei auch um schwere britische Einheiten handeln könnte. Dafür spricht die Aussage des geretteten Matrosengefreiten Sträter, wonach später, gegen 1500 Uhr, der Besatzung der «Scharnhorst» mitgeteilt wurde, dass eine britische Kampfgruppe westlich des Schlacht-

18 Siehe den Funkspruch von 0300 Uhr auf Seite 370.

kreuzers mit Ostkurs marschiere. Diese Bekanntgabe konnte eigentlich nur auf der 1100-Uhr-Luftmeldung basieren.

Jedenfalls hielt Bey an seinem Entschluss fest, zu versuchen, den Geleitzug von Norden aus anzupacken.

Gegen 1200 Uhr stand die «Scharnhorst» nördlich des Geleitzuges und stiess kurz danach zum zweiten Male auf die Kreuzer der «Force I», die sich wieder zwischen die «Scharnhorst» und den Geleitzug geschoben hatten. Bei diesem zweiten Gefecht erlitt die «Scharnhorst» keine Beschädigungen. Dagegen erzielte sie Treffer auf mindestens zwei englischen Kreuzern; zum Beispiel erhielt die «Norfolk» zwei Treffer, die den achteren Geschützturm und alle Funkmessgeräte bis auf eines ausser Gefecht setzten und Personalverluste verursachten. Der gerettete Obermaat Göddes von der «Scharnhorst» schildert seine Beobachtungen während dieses zweiten Gefechts folgendermassen:

«Kurz nach 1230 Uhr wurden gleichzeitig von mehreren Stellen, so auch von mir selbst, voraus drei Schatten gesichtet und gemeldet. Alarm war auf Grund der Funkmessortung schon gegeben worden. Doch ehe unsere Artillerie zum Schiessen kam, standen die ersten Leuchtgranaten über der «Scharnhorst». Die feindlichen Einschläge lagen ziemlich dicht am Schiff. Die ersten Salven unserer schweren Artillerie waren deckend. So habe ich selbst beobachtet, dass nach drei bis vier Salven auf einem Kreuzer, etwa in Höhe des achteren Schornsteins, ein starkes Feuer ausbrach, während ein anderer Kreuzer auf seinem Achter- und Vorschiff Brände und starke Rauchentwicklung zeigte.

Nach weiteren Salven sah ich, dass auch der dritte Kreuzer einen Treffer auf das Vorschiff erhielt. Für einen Augenblick war eine riesige Stichflamme sichtbar, die aber kurz darauf verlöschte. Weitere starke Rauchentwicklung liess auf einen Brand im Schiff schliessen. Dann wurde das feindliche Feuer unregelmässig, und während wir unseren Kurs änderten, drehten auch die feindlichen Kreuzer ab und verschwanden in Regen- und Schneeböen. Während dieses Gefechts war der Gegner voraus und an beiden Seiten sichtbar. Von unseren Geschützen schossen die Türme A und B sowie zeitweilig die beiden vorderen 15-cm-Türme. Von einem Treffer auf «Scharnhorst» ist mir in diesem Abschnitt weder durch Telefon noch auf einem anderen Wege etwas bekannt geworden. Während der Feind beim ersten Gefecht kaum sichtbar war, konnte man ihn bei dem gegen Mittag herrschenden Dämmerlicht in seinen Umrissen gut erkennen. Auch war die Entfernung bedeutend geringer als am Vormittag.»

Britische Zerstörer waren bei dem Mittagsgefecht nicht in der Nähe, weil sie, als die englischen Kreuzer beim Sichten der «Scharnhorst» auf 100° abdrehten, querab etwa noch 4 sm entfernt standen.

Trotz dieser günstigen Lage des Mittagsgefechts, welche bereits sichtlich Erfolge gegen die leichten englischen Kreuzer gebracht hatte, brach Bey auch dieses Gefecht ab. Die Erklärung hierfür ergibt sein Funkspruch 1240:

«Gefecht mit mehreren Gegnern QU AC 4133 Funkmessbeschuss schwerer Einheit.»

Wir wissen nicht, wie diese falsche Beobachtung «Funkmessbeschuss schwerer Einheit» auf der «Scharnhorst» entstanden ist. Da die drei englischen Kreuzer in Sicht waren, konnten sie sichtlich von der «Scharnhorst» nicht als «schwere Einheit» angesehen werden. Es bleibt also nur die Möglichkeit, dass Wassersäulen von Aufschlägen der 20-cm-Geschütze der «Norfolk» für Aufschläge einer unsichtbaren schweren Einheit gehalten wurden.

Diese Fehlbeurteilung war entscheidend und tragisch: Bey gab in günstiger Gefechtslage grosse Aussichten aus der Hand, die englischen Kreuzer mit den nächsten schweren Salven der «Scharnhorst» lahm zu schiessen oder gar zu vernichten. Damit wäre der Weg zum Geleitzug frei gewesen. Auch für den Rückmarsch der «Scharnhorst» wäre dann – ohne feindliche Fühlunghalter, welche die hohe Fahrt der «Scharnhorst» halten konnten – eine ganz andere Lage gewesen, die das Finden der «Scharnhorst» durch Admiral Fraser wahrscheinlich unmöglich gemacht hätte.

Die «Scharnhorst» lief etwa 1240 Uhr mit sehr hoher Fahrt auf südlichem bis südöstlichem Kurs der norwegischen Küste zu.

Damit ist die schwerwiegende Frage zu stellen: «Warum lief ‚Scharnhorst' auf *diesem* Kurs ab, auf dem ihr sowohl die britischen Kreuzer als auch die Zerstörer, etwa quer zur See steuernd, folgen konnten?» Jeder westlichere Kurs, der gegen Wind und See führte, hätte sehr bald die Fühlung haltenden Kreuzer und Zerstörer abgehängt, da das deutsche Schlachtschiff gegen die See sicherlich eine mehrere Seemeilen höhere Geschwindigkeit laufen konnte als die leichter gebauten feindlichen Kreuzer und Zerstörer. In seinem Gefechtsbericht sagt Admiral Fraser, dass die «Scharnhorst» wegen der Wetterlage «den Vorteil einer 4 bis 6 sm höheren Geschwindigkeit» gehabt hätte.

Das Verfahren, mit einem Kurs gegen die See leichte Fühlungshalter abzuschütteln, die dabei nur geringe Fahrt laufen können, ist im Seekrieg allgemein bekannt und üblich.

Aber möglicherweise glaubte Konteradmiral Bey, dass ein westlicherer Kurs zu sehr in die Nähe der um 1100 Uhr gemeldeten anmarschierenden Gruppe von 5 Schiffen führen würde. Oder fürchtete er, dass das schwere Schiff, welches er nach seinem Funkspruch 1240 irrtümlicherweise bereits

in seiner Nähe vermutete, ihm auf einem westlicheren Kurse würde folgen können?

Bey nahm also in Kauf, dass englische Kriegsschiffe der «Force I» an ihm Fühlung hielten. Dies war für das Schicksal der «Scharnhorst» entscheidend.

Admiral Fraser war zur gleichen Zeit der Ansicht, dass er die «Scharnhorst» nur finden könne, wenn eines der leichten Schiffe der «Force I» an ihr Fühlung zu halten vermöchte.

Zum mindesten hätte daher für «Scharnhorst» noch nach Abbrechen des Mittagsgefechts gegen 1240 Uhr die *Möglichkeit* bestanden, der Vernichtung durch die «Duke of York» zu entgehen, wenn sie einen südwestlichen bis westlichen Kurs gewählt hätte. Dieser Kurs hätte sie zudem – wie wir heute wissen – auch unmittelbar auf den Geleitzug geführt.

So aber nahmen die Dinge unabwendbar ihren Lauf. Admiral Fraser erhielt von der «Force I», die an der «Scharnhorst» Fühlung hielt, laufende Meldungen über ihren Standort. Er operierte entsprechend und fand sie. In einem von 1648 bis 1820 Uhr dauernden Artilleriekampf gelang es jedoch der «Duke of York» mit ihren zehn 35,6-cm-Geschützen nicht, die «Scharnhorst» niederzukämpfen. Die Entfernung zwischen beiden Schiffen vergrösserte sich im Gegenteil wieder, so dass Admiral Fraser befürchtete, sie könnte doch noch entkommen. Die englischen Zerstörer wurden deshalb zum Angriff angesetzt und erzielten auf «Scharnhorst», die ohne eigenen Zerstörerschutz war und einen für das Herankommen der Zerstörer günstigen Kurs zur See lief, aus geringer Entfernung Torpedotreffer.

Daraufhin konnte die «Duke of York» wieder mit ihrer Artillerie in den Kampf eingreifen.

Um 1945 Uhr sank die «Scharnhorst».

Von 1'900 Mann wurden nur 36 Unteroffiziere und Mannschaften gerettet.

Die 4. Zerstörerflottille hatte den um 1108 Uhr erhaltenen Befehl des Kampfgruppenführers befolgt und auf den Geleitzug operiert. Um 1343 traf bei ihr jedoch ein Funksignal ohne Unterschrift ein: «4. Zerstörerflottille abbrechen.» Dieser Befehl überraschte sehr und veranlasste Kapitän zur See Johannesson zu einer Rückfrage an den Kampfgruppenführer, die um 1420 Uhr durch den Befehl «Einlaufen» beantwortet wurde. Die 4. Zerstörerflottille hatte den Geleitzug nicht in Sicht bekommen.

Der Verlust der «Scharnhorst» war von weittragender Bedeutung für unsere strategische Situation in Nordnorwegen. Da die Ursachen, die zu ihrem Verlust führten, sich nie völlig klären lassen werden, ist es müssig, über das Gesagte hinaus Betrachtungen anzustellen. Wie eingangs aus-

geführt, mag eine spätere geschichtliche Darstellung der Operation mehr Licht in die Zusammenhänge bringen. Aber der wichtigste Kronzeuge, der Führer der Kampfgruppe, Konteradmiral Bey, kann nicht mehr zu Wort kommen.

Sicher und erwiesenermassen ist die Version falsch, wonach die «Scharnhorst» bei den Gefechten, ohne selbst den Standort des Gegners erkennen zu können, lediglich auf Grund der besseren Funkmessortung einfach zusammengeschossen worden wäre. Die Engländer haben nach optischer Sicht geschossen. Zur Zeit des Kampfes war der Standort des Gegners der «Scharnhorst» bekannt und aufgefasst. Ihre Salven lagen gut am Ziel.

Nach dem Bericht der Überlebenden war der Kampfgeist der Besatzung bis zum letzten ungebrochen.

Auch das Schicksal der «Tirpitz» sollte sich vollenden.

Im März 1944 war das Schiff wieder repariert. Bei der inzwischen stark gewachsenen Überlegenheit der feindlichen Luftwaffe kam jedoch in den hellen nordischen Sommernächten ein Einsatz gegen feindliche Geleitzüge nicht mehr in Frage. In dieser Jahreszeit konnte sich der Gegner über jede Bewegung der «Tirpitz» durch Luftaufklärung rechtzeitig Gewissheit verschaffen und ausserdem seine Geleitzüge zusätzlich und ständig durch Trägerflugzeuge schützen.

Der Wert des Aufenthalts der «Tirpitz» in Nordnorwegen bestand jedoch nach wie vor darin, schwere Schiffe des Gegners im nordeuropäischen Raum zu binden, so dass sie nicht auf anderen Kriegsschauplätzen verwendet werden konnten.

Ausserdem diente die «Tirpitz» in Nordnorwegen auch weiterhin dem Schutz dieses Gebietes gegen feindliche Landungen. Für eine Verwendung an anderer Stelle unseres Kriegsschauplatzes bestand keine Notwendigkeit. Es wäre auch nicht möglich gewesen, sie auf dem langen Weg durch die Nordsee in die Heimat zurückkehren zu lassen, ohne dass der Gegner sie dabei bemerkt und sie unterwegs mit überlegenen Luft- und Seestreitkräften bekämpft hätte.

Wesentlich für die Stationierung der «Tirpitz» in Nordnorwegen war, dass Jagdflugzeuge in ausreichender Zahl jederzeit zu ihrem Schutz bereitstanden.

Im Frühjahr und Sommer 1944 war sie wiederholt Luftangriffen ausgesetzt. Dabei wurden durch Angriff englischer Trägerflugzeuge im April 1944 die Aufbauten über dem Panzerdeck zum Teil zerstört, Gefechtswerte aber nicht beschädigt.

Im August 1944 griffen die Engländer die «Tirpitz» mit 6 t schweren Bomben an, von denen eine traf und das Vorschiff der «Tirpitz» erheblich beschädigte.

Ich ordnete daraufhin an, dass die «Tirpitz» künftig nur noch als schwimmende Batterie zur Verteidigung Nordnorwegens zu verwenden sei. Ihre Fahrbereitschaft liess sich nicht aufrechterhalten. Nur das Personal, das für ihre Artillerie gebraucht wurde, sollte künftig an Bord bleiben. Um auch den ungünstigsten Fall, dass die «Tirpitz» infolge eines Bombenangriffs kentern könnte, auszuschalten, sollte sie an taktisch günstiger Stelle auf möglichst flaches Wasser gelegt werden.

Nach dieser Weisung suchte der Befehlshaber der Kampfgruppe, Konteradmiral Peters, in einem Fjord bei Tromsö einen Liegeplatz aus. Bei dem unregelmässigen Verlauf und dem steilen Abfall des Küstenbodens an den norwegischen Fjordufern war aber die erwünschte ganz geringe Wassertiefe unter dem Boden der «Tirpitz» nicht überall vorhanden. Durch Sandaufschüttungen versuchte der Befehlshaber die Lücken auszufüllen. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Schiff auf dem so vorbereiteten Liegeplatz überhaupt noch kentern konnte, war danach auf ein Minimum reduziert.

Am 22. Oktober 1944 griffen angloamerikanische Flugzeuge wieder mit 6-t-Bomben an. Die schwere Artillerie des Schiffes schoss mit Schrapnells und schlug den Angriff ab. Kurz darauf wurde der Schutz der «Tirpitz» durch Jagdstaffeln auf Grund meiner Forderung vermehrt.

Am 12. November 1944, einem Sonntagmorgen, teilte unser Flugmeldedienst erneut den Anflug feindlicher Flieger auf «Tirpitz» mit. Die eigenen Jäger kamen jedoch nicht rechtzeitig in die Luft. Die «Tirpitz» allein bekämpfte den Angriff mit ihrer Flak. Es gelang den Flugzeugen, das Schiff zu erreichen, und das Unglück wollte es, dass die fallenden Spezialbomben schwersten Kalibers so einseitig nur an der Backbordseite des Schiffes lagen, dass diese eingedrückt wurde und daneben in dem flachen Grund des Fjordes tiefe Trichter entstanden, so dass nun doch die «Tirpitz» kentern konnte und kenterte. Hierbei wurde der unter dem Schutz des Panzerdecks befindliche Teil der Besatzung im Schiffsraum eingeschlossen. Durch den Versuch, den stahlgepanzerten Boden des Schiffes aufzuschneiden, um die Eingeschlossenen zu befreien, konnten nur wenige gerettet werden.

Mit dem Verlust der «Tirpitz» kam die deutsche Seekriegführung mit Überwasser-Schiffen im November zum Erliegen. Hier bereits zeichnete sich die Entwicklung ab, dass schwere Schiffe durch die Luftwaffe in immer zunehmendem Masse gefährdet waren; sie führte schliesslich in den Jahren 1957 und 1958 zur Ausserdienststellung der englischen und amerikanischen Schlachtschiffe.

Über die Tätigkeit der deutschen U-Boote im Nordmeer hoffe ich später berichten zu können, wenn mir die Unterlagen dafür zur Verfügung stehen.

5. Der Kriegsschauplatz im Schwarzen Meer

Die deutsche Ostfront erreichte auf ihrem Vormarsch im August 1941 das Schwarze Meer und nahm bis zum September 1942 die gesamte russische Küste dieses Meeres in Besitz, mit Ausnahme der Strecke von Tuapse bis Batum im Südosten. Dadurch wurde das von Russland, der Türkei, Bulgarien und Rumänien umschlossene Seegebiet, das grösser ist als die Ostsee, auch zum Schauplatz des Seekrieges.

Die Neutralität der Türkei verhinderte, dass Seestreitkräfte solcher Nationen, die nicht Anliegerstaaten waren, durch die Dardanellen und den Bosporus in das Schwarze Meer eindrangen. Weder wir noch die Angloamerikaner konnten daher auf diesem Wege Machtmittel zur See in das Schwarze Meer entsenden.

Die Schwarz-Meer-Flotte der Russen war den wenigen leichten Seestreitkräften weit überlegen, die die uns verbündeten Rumänen und Bulgaren dort besassen.[19]

Die deutsche Kriegsmarine, die natürlicherweise im Schwarzen Meer zunächst überhaupt über keine eigenen Seestreitkräfte verfügte, war dem Vorrücken des Heeres anfänglich nur mit Massnahmen zur Sicherung der eroberten Küsten und Häfen gefolgt. Die Notwendigkeit eines Einsatzes der Kriegsmarine auf See ergab sich, als im Winter 1941 an der Heeresfront Rückschläge eintraten und die Nachschubwege an Land infolge der Schlamm- und Frostperiode nicht mehr ausreichten. Nur auf dem Seewege konnten die Krim und der weit vorspringende Keil des Heeres im Kuban-Kaukasusgebiet ausreichend versorgt werden. Daher hatte Grossadmiral Raeder im Frühjahr 1942 den Transport geeigneter Schiffe aus der Nord- und der Ostsee auf der Elbe bis Dresden, von dort auf der Reichsautobahn nach Regensburg und dann weiter die Donau abwärts zum Schwarzen Meer eingeleitet. Auf diesem 2‘400 km langen Wege wurden bis zum Jahre 1944 zahlreiche Schnellboote, Minenräumboote, Marinefährprähme und U-Boote übergeführt.

Es zeigte sich, dass die überlegene russische Flotte keine offensive Tätigkeit im grossen Stil entfaltete. Wegen dieser vorwiegend defensiven Einstellung und wegen der Erfolge, die die deutsche Luftwaffe und die übergeführten deutschen und italienischen Seestreitkräfte gegen russische Kriegs- und Handelsschiffe errangen, sowie dank der deutschen Besitznahme der

19 Die russische Flotte im Schwarzen Meer bestand aus einem Schlachtschiff, einem Schweren Kreuzer, fünf Leichten Kreuzern, 10 bis 12 Zerstörern, 6 Torpedobooten, 30 U-Booten, 50 Kanonenbooten, 3 Schnellboots-Flottillen und zahlreichen bewaffneten Motorbooten und Hilfskriegsschiffen.

Halbinsel Krim ging das Gesetz des Handelns trotz der Unterlegenheit der Kräfte an die deutsche Seekriegführung über.

Dies trat besonders im Jahre 1943 unter der Führung des Kommandierenden Admirals Schwarzes Meer, des Vizeadmirals Kieseritzky, in Erscheinung, der, unterstützt von seinem Chef des Stabes, Kapitän zur See von Conrady, die vielseitigen Seekriegsaufgaben trotz seiner geringen Mittel organisatorisch und taktisch geschickt meisterte.

Neben der Sicherung der Küsten und Häfen durch Batterien und Sperren und dem offensiven Vorgehen deutscher Schnellboote unter den Korvettenkapitänen Birnbacher und Christiansen sowie deutscher U-Boote unter den Kapitänleutnanten Rosenbaum und Petersen bestand die wesentliche Aufgabe der Kriegsmarine im Schwarzen Meer in der Versorgung der Krim und der Heeresfronten am Kuban und Mius. sowie im Schutz des Handelsverkehrs zwischen Odessa, Konstanza und dem Bosporus. Im Rahmen dieser Aufgabe wurden z.B. im Jahre 1943 2‘030 Fahrzeuge mit 1‘350’000 BRT geleitet.[20]

Zu diesem ständigen Geleitdienst kam Anfang 1943 noch die Aufgabe hinzu, die am Kaukasus stehenden Truppen über die Kertsch-Strasse zurückzunehmen. Diesen war durch den Fall Stalingrads und die Wiedereinnahme Rostows durch die Russen im Februar 1943 der Rückzugsweg nach Norden über Land versperrt. Alle verfügbaren Transport- und Sicherungskräfte der Marine wurden unter dem Konteradmiral Scheurlen für diesen Sonderauftrag zusammengefasst.

Von Ende Januar bis Ende März 1943 wurden unter ständigen russischen Angriffen 105’000 Personen, 45’000 Pferde, 7’000 Kraftfahrzeuge und 12’000 bespannte Fahrzeuge über See abtransportiert.

Dieser Überführungsaktion folgte im September 1943 eine zweite, als der Kuban-Brückenkopf geräumt werden musste. Hierbei wurden 202‘447 Personen, 54‘664 Pferde, 15’000 Kraftfahrzeuge, 20’000 bespannte Fahrzeuge, 1‘200 Geschütze und 95’000 t Wehrmachtgut übergesetzt.

Während dieses Abtransports gingen die Versorgung der Krim und die Sicherung der Handelsschiffstransporte in Richtung auf den Bosporus ohne Unterbrechung weiter. Wie ein Schild lag die Krim schützend vor diesen Geleitzugrouten nach Südwesten. Solange sie in unserem Besitz war, bestand nur geringe Gefahr, dass die Russen unsere Geleitzüge mit ihrem Nachschub und den Öltransporten für das Ägäische Meer angreifen würden.

Am 16. Oktober 1943 wies ich Hitler bei einer Lagebesprechung auf

20 Diese und alle weiteren Zahlenangaben in diesem Abschnitt siehe K. T. B. des Admirals Schwarzes Meer.

die Folgen hin, die ein Verlust der Krim für die Seelage im Schwarzen Meer haben musste.[21]

Bei einer weiteren Führerlage im Hauptquartier am 27. Oktober 1943 prüften wir die Möglichkeit, die Krim ausschliesslich über See zu versorgen und unsere auf der Krim stehenden Truppen auf demselben Wege abzutransportieren. Ich beantwortete Hitlers diesbezügliche Fragen dahin, dass die Marine mit den vorhandenen Seetransportmitteln monatlich wenigstens 50'000 t Wehrmachtgut nach der Krim bringen könnte, und dass für den Abtransport von 200'000 Mann einschliesslich aller Waffen und allen Materials etwa 80 Tage benötigt würden.

Hitler hielt es für notwendig, die Krim solange wie möglich zu halten, weil, wenn sie verloren ging, die russische Front in gefährliche Nähe der rumänischen Ölfelder gelangte, was politische Rückwirkungen auf die Bündnistreue Rumäniens und Bulgariens sowie auf die Neutralität der Türkei haben musste. Am Schluss dieser Besprechung entschied Hitler:

«Wenn irgend möglich, muss eine Räumung der Krim vermieden werden, solange irgendeine Aussicht besteht, die Lage an dem südlichen Teil der Ostfront wiederherzustellen. Wird die Räumung unvermeidlich, muss sie über See erfolgen. Die notwendigen Schritte, Transportraum bereitzustellen, sind zu ergreifen, unabhängig davon, was geschehen wird, weil der Transportraum entweder für die Versorgung oder für die Räumung der Halbinsel dringend gebraucht wird. Die Armee und die Luftwaffe sind mit grösster Beschleunigung zu verstärken.»

Anfang November 1943 schnitten die Russen unsere Verbindung der Krim-Halbinsel mit dem südrussischen Festland an der Landzunge von Perekop ab. Die Krim wurde von da ab nur noch auf dem See- und Luftwege versorgt.

In einer nebligen Nacht landeten die Russen sodann auf der Krim in zwei Brückenköpfen nördlich und südlich der Stadt Kertsch. Die Brückenköpfe konnten zwar durch unsere Heereskräfte abgeriegelt, aber nicht im Gegenangriff wieder beseitigt werden. Die Gefahr, dass wir die Stadt Kertsch, die in der Zange dieser beiden Landungen lag, und mit dem Verlust von Kertsch die Krim selbst verlieren würden, war gross. Nur wenn der russische Nachschub unterbunden werden konnte, der bei Nacht den Landungsköpfen über die Kertsch-Strasse zugeführt wurde, liess sich diese Gefahr beseitigen.

21 Protokoll der Führerbesprechung vom 16. 10. 1943: «Verlust der Krim, besonders Hauptkriegshafen Sewastopol, verändert grundlegend die Seelage im Schwarzen Meer und hat erhebliche Auswirkungen auf unsere Seetransporte im Schwarzen Meer sowohl an der Nordküste als vor allem in Richtung Dardanellen an der Westküste, wovon der Nachschub in die Ägäis abhängt.»

Es war daher also eine ständige nächtliche Blockade der Landungsköpfe erforderlich. Versuche, zu diesem Zweck auch im Nordteil der Strasse von Kertsch zu operieren, mussten wegen der geringen Breite des Fahrwassers und der Beherrschung durch die auf der Halbinsel Kossa Tschuschka aufgestellten russischen Batterien und Scheinwerfer aufgegeben werden. Bei dem südlichen Landekopf von Eltigen beträgt die Breite der Kertschstrasse dagegen 8 sm, so dass die Blockade hier ohne Unterbrechung fünf Wochen lang durchgeführt werden konnte, wobei unsere Seestreitkräfte unter Führung des Kapitänleutnants Klassmann in ständigen Nachtgefechten acht russische Kanonenboote, 2 Schnellboote und 43 Prähme und Leichter mit Truppen und Munition versenkten.

Der russische Nachschub wurde dadurch völlig unterbunden, so dass die Kampfkraft der feindlichen Truppen wesentlich absank. Am 4. Dezember 1943 gelang es deutschen und rumänischen Truppen, den Brückenkopf von Eltigen zu beseitigen.

Vizeadmiral Kieseritzky sollte diesen Erfolg, zu dem seine Blockadekriegführung wesentlich beigetragen hatte, nicht mehr erleben. Er war am 19. November 1943 durch Tieffliegerangriff gefallen, als er den Einsatzhafen Kamysch Burun aufsuchen wollte, der in der Kertsch-Strasse unseren Blockade-Seestreitkräften als Stützpunkt diente.

Am 8. April 1944 begann vom Norden und Nordosten her der russische Angriff auf die Krim. Der Durchbruch gelang. Wesentliche Teile des deutschen Armeekorps wurden von der Südküste der Krim, z.T. von behelmässigen Landestegen, durch Marinefährprähme abgeholt und nach Sewastopol geleitet. Um den Abtransport unserer Truppen über See sicherzustellen, war es jetzt notwendig, Sewastopol solange wie möglich zu halten.

Die Marine-Landeeinheiten, die an den von den Russen zurückeroberten Küsten der Krim frei geworden waren, wurden in drei Bataillonen zusammengefasst und kämpften unter ihren Kommandeuren, den Korvettenkapitänen Hossfeld, Werner und Klemm, bis zum letzten, damit der deutsche Brückenkopf bei Sewastopol für die Einschiffung unserer Truppen erhalten blieb.

Am 20. April 1944 hatten sich 125'000 Mann deutsche und rumänische Truppen im Raume von Sewastopol befunden. Von diesen wurden auf dem See- und Luftwege 116'000 Mann bis zum 12. Mai 1944 abtransportiert. Die Seetransporte erlitten unterwegs durch die russische Luftwaffe jedoch noch erhebliche Verluste.

Nach der Krim griffen die Russen die deutsch-rumänische Front am Dnjestr an. Die rumänische hielt dem Angriff nicht stand. Ihrem Zusammenbruch folgte am 25. August 1944 der Übertritt Rumäniens auf die

Seite des Gegners. Auch Bulgarien fiel ab. Die Türkei kündigte den deutsch-türkischen Freundschaftsvertrag.

Der Seekrieg im Schwarzen Meer war beendet. Unsere Seestreitkräfte versenkten sich selbst.

Durch Rumäniens Übertritt zum Feinde wurden auf der unteren Donau etwa 200 deutsche Küstenschutz-, Transport- und Lazarettschiffe mit deutschem Personal, Soldaten, Verwundeten, Flüchtlingen und Arbeitern aus deutschen Reparaturwerkstätten abgeschnitten.

In dieser kritischen Lage machte sich Konteradmiral des Ingenieurwesens Zieb, der die Marinewerften und Ausrüstungsstätten am Schwarzen Meer geleitet hatte, aus eigener Machtvollkommenheit zum Befehlshaber dieser Schiffe und trat mit ihnen den Marsch donauaufwärts an, um in das noch in deutscher Hand befindliche Gebiet durchzubrechen. Hierbei hatte er als erstes am 26. August in einem zweistündigem Gefecht die rumänischen Sperrbatterien niederzukämpfen. Der deutsche Verband verlor dabei 12 Schiffe mit 350 Mann. Auch auf dem weiteren Vormarsch waren Gefechte gegen rumänische Batterien zu bestehen und russische Luftangriffe unter erneuten eigenen Verlusten abzuwehren.

Es gelang jedoch, bis zum 2. September mit der Masse der Schiffe das feindliche Gebiet zu passieren und die an Bord befindlichen Menschen zu retten. So konnten schliesslich auch mehr als 2‘600 Verwundete, in der Hauptsache von dem Lazarettschiff «Bamberg» und drei Lazarettleichtern, deutscher Pflege übergeben werden.

6. Die Invasion in der Normandie

In Frankreich und Belgien waren die dort stationierten deutschen Marinestreitkräfte, mit Ausnahme der U-Boote, dem Marinegruppenkommando West unterstellt, dessen Oberbefehlshaber Admiral Krancke war. Zu diesen Marineteilen gehörten die Schnellboote und die leichten Seestreitkräfte, die das Küstenvorfeld zu sichern hatten, sowie die an Land eingesetzten Marineeinheiten, in erster Linie die Marineartillerieabteilungen mit ihren Küstenbatterien, welche dem Schutz der Seewege unter der Küste und der Küstenverteidigung dienten.

Die Führung der Gesamt-Küstenverteidigung in den von uns besetzten europäischen Ländern lag überall in den Händen des Heeres. In Frankreich stand sie seit März 1942 unter dem Kommando des Oberbefehlshabers West, Generalfeldmarschall von Rundstedt. Wenn die Marineartillerie und Marineflakabteilungen in den besetzten Gebieten auch «truppendienstlich», also was ihre disziplinäre und gerichtliche Unterstellung, ihren Einsatz,

ihre Ausrüstung und ihre Verpflegung anbelangte, zur Marine gehörten, so waren sie doch für die Vorbereitung und den Einsatz der Küstenverteidigung den zuständigen Heeresbefehlshabern unterstellt. Das Marinegruppenkommando West war daher in Fragen der Küstenverteidigung an die Weisungen des Oberbefehlshabers West gebunden.

Im November 1943 erhielt Feldmarschall Rommel von Hitler den Auftrag, die Küstenverteidigung in Frankreich zu überprüfen. Am 12. Dezember 1943 wurde er zum Oberbefehlshaber der Heeresgruppe B ernannt und ihm unter dem Oberbefehlshaber West die Führung der Verteidigung der Küste von Holland bis zur Biskaya übertragen.

Im Ausbau der Verteidigungsanlagen der Küste hatte also die Marine nur beratenden Einfluss. Die Entscheidung lag beim Heer.

Eine Seemacht, die eine Invasion unternehmen will, ist im Besitz der strategischen und taktischen Initiative. *Sie* bestimmt den Anlandungspunkt. Für die kontinentale Macht, die ihre Küsten zu verteidigen hat, ist es darum schwierig, die *richtigen* Stellen für den Schwerpunkt der Verteidigung zu finden; denn sie kann nicht an der ganzen Länge der Küste gleich stark sein. Auch mit ihren operativen Entschlüssen muss die kontinentale Macht warten, bis die Seemacht die Wahl des Anlandungsraumes getroffen hat.

Bei den modernen technischen Hilfsmitteln, z.B. spezialisierten Landungsfahrzeugen und künstlichen Schutzmolen aus versenkbaren Kaissons, sowie bei der Überlegenheit der Angloamerikaner zur See mit starken und weittragenden Artillerieträgern, sowie in der Luft, boten sich viele Orte in Nordfrankreich, Belgien und Holland für eine feindliche Landung an.

Das Heer glaubte, dass im östlichen Teil des Kanals, im Somme-Gebiet, am wahrscheinlichsten eine Invasion zu erwarten sei. Denn für den Angreifer mussten folgende Ziele vordringlich sein:

1. Die Abschussstellen neuartiger Waffen (V-Raketen) mussten ausgeschaltet werden. Von diesen waren die Plätze am Pas de Calais die gefährlichsten, weil sie London bedrohten.
2. Im Rücken der westfranzösischen Gesamtverteidigung musste schnell nach Paris durchgestossen werden, um dadurch die gesamte übrige Küste westlich der Seine einschliesslich der U-Boothäfen abzuschneiden.
3. Der Landungsplatz musste erlauben, schnell einen Stoss über das belgisch-französische Industriegebiet ins Lebenszentrum Deutschlands, das Ruhrgebiet, hineinzuführen.
4. Je näher der Landungsplatz der englischen Küste lag, umso kürzer war der Anmarsch über See, und umso tiefer konnte von England aus

die feindliche Luftwaffe einschliesslich der Jäger in das Hinterland des Invasionsraumes eindringen.

5. Durch einen Angriff östlich von Le Havre konnte das einzige grosse natürliche Hindernis, die Seine, ausgeschaltet werden.

Der Marine schien die Anlandung im Somme-Gebiet aus seemännischen Gründen trotz der vom Heer vermuteten strategischen Ziele und trotz aller modernen Landungs-Hilfsmittel wenig wahrscheinlich. Die Küstengestaltung in diesem Gebiet, das zudem den Westwinden ausgesetzt war, musste Anlandungen an dieser Strecke sehr erschweren.

Ebenso glaubte die Marine nicht, dass der Gegner an der wegen seiner See- und Wetterverhältnisse ungünstigen Felsküste der Bretagne landen würde.

Sie wies dagegen auf die Seine-Bucht als einen für den Gegner sehr vorteilhaften Landungsplatz hin, weil hier ein breiter und gegen Westwinde geschützter Sandstrand vorhanden war. Da jeder Angreifer trotz aller modernen Hilfsmittel und trotz des Aufbaus künstlicher Hafenanlagen an offenen Küsten einen leistungsfähigen Anlandehafen schon bald nach Beginn der Invasion benötigte, sprach nach Ansicht der Marine auch die Nähe von Le Havre für die Seine-Bucht als mutmasslichen feindlichen Landeplatz.

Ein zweiter Punkt, in dem die Auffassungen nicht übereinstimmten, war die Frage, wohin im Falle einer Landung die Hauptkampflinie zu legen sei, ob unmittelbar an den Strand, um den Gegner sofort abzuschlagen, oder weiter zurück in das Hinterland, um erst hier den gelandeten Feind durch einen Stoss mit beweglichen Kräften von seiner Verbindung nach dem Wasser abzuschneiden und zu vernichten.

Die Entscheidung über die zweckmässige Kampfführung an Land war eine Angelegenheit der Heeresführung. Generalfeldmarschall von Rundstedt vertrat, wie ich aus seinem Munde weiss, die Ansicht, man müsse den Gegner an Land kommen lassen und ihn dann mit beweglichen Kräften bekämpfen. Im Gegensatz dazu soll Rommel gefordert haben, die Kräfte des Heeres so nahe wie möglich an die Küste heranzuziehen, um sofort den in der Landung befindlichen Gegner zu bekämpfen.

Die Marine wurde in diese Streitfrage bei der Aufstellung der Küstenartillerie hineingezogen. Im Frühjahr 1944 meldete mir Admiral Krancke, dass seine Auffassung, wie die Küstenartillerie aufzustellen sei, sich mit der des Heeres nicht decke. Er war der Ansicht, dass die Küstenartillerie strandnahe aufgestellt werden müsse, um in direktem Beschuss den auf die Küste zusteuernden Gegner möglichst frühzeitig unter Feuer nehmen und ihn vor allem in dem Augenblick seiner grössten Gefährdung, nämlich bei der Landung, beschiessen zu können. Die Küstenartillerie müsse

also auch so aufgestellt sein, dass ihre kürzeste Reichweite den Strand einschlösse. Grundsätzlich wäre sie daher so einzubauen, dass die Geschütze *direktes Zielfeuer* geben konnten, weil indirektes Störungsfeuer in bestimmten Sperräumen gegen schnell fahrende Seeziele keine Aussicht auf Erfolg hat.

Das Heer war dagegen der Ansicht, dass auch die Küstenbatterien weiter rückwärts aufgestellt werden und indirekt schiessen sollten, da sie bei einer strandnahen Aufstellung zu sehr gefährdet seien, besonders aus der Luft.

Ich selber glaubte, dass der Gegner nach Möglichkeit bereits in dem Augenblick, in dem er aus den Booten an Land springen oder mit seinen Prähmen auf den Strand auffahren würde, also in derjenigen Phase seiner Operation, die ihm am wenigsten die Entfaltung seiner Kräfte gestattete, wieder ins Wasser geworfen werden müsste. Wir hatten möglichst zu verhindern, dass er überhaupt einen Landungskopf bilden konnte. Ich hielt daher Kranckes Ansicht, die Küstenbatterien so aufzustellen, dass sie direkt und gezielt schiessen konnten, für richtig. Dieses Schiessen war ungleich treffsicherer und daher erfolgreicher als ein indirektes Sperrfeuer. Die Geschütze schienen mir in Strandnähe besonders durch Luftangriffe kaum mehr gefährdet zu sein als im Hinterland.

Wegen der Wichtigkeit der Frage trug ich Hitler bei einer militärischen Lagebesprechung im Führerhauptquartier diese Ansicht der Marine über die Aufstellung der Küstenbatterien vor. Er blieb jedoch, unterstützt von den Generalen des Oberkommandos der Wehrmacht, während der zähen, fast einstündigen Diskussion bei seiner Auffassung, die sich mit der des Heeres deckte.

Die wenigen Seestreitkräfte, die dem Oberbefehlshaber des Marinegruppenkommandos West unterstellt waren, konnten als Bewachung gegen mögliche Landungen nicht ständig in See sein. Seit März 1944 wurden die aus den Häfen auslaufenden Fahrzeuge von der feindlichen Funkortung erfasst und sahen sich nach kurzer Zeit See- und Luftangriffen ausgesetzt. Selbst Vorstösse der schnellen S-Boote führten im Allgemeinen zu keinem Aufklärungs- oder Angriffserfolg mehr, weil sie schon in der Mitte des Kanals auf überlegene Feindstreitkräfte stiessen und mit ihnen in Gefechte verwickelt wurden. Die Verluste und Beschädigungen wurden so stark, dass eine ständige Vorpostenbewachung, geschweige denn Aufklärungsvorstösse unter die feindliche Küste unmöglich geworden waren, wenn man nicht die wenigen Streitkräfte verbrauchen wollte, bevor es überhaupt zu einer feindlichen Landung kam. Diese Situation war von der Marinegruppe West dem Oberbefehlshaber West, dem Führerhauptquartier und mir gemeldet und von allen Stellen als unvermeidbar zur

Kenntnis genommen worden. Aus den gleichen Gründen war auch das Neuauslegen der unscharf gewordenen Zeitminensperren in der Seine-Bucht noch nicht möglich gewesen. Der Wurfverband war beim Zusammenziehen in der Seine-Bucht vom Feinde zerschlagen worden und musste erst repariert werden. Auch die Küstenminen lagen in der Seine-Bucht noch nicht aus, weil gegen den Willen der Marinegruppe West auf ausdrücklichen Befehl des Oberbefehlshabers West und des Führerhauptquartiers zuerst die Küste östlich von Le Havre zu schützen war.

Als die Alliierten in der Nacht vom 5. zum 6. Juni in der Seine-Bucht landeten, stiessen sie auf keine wirksamen Minensperren, und es standen dort auch keine Vorpostenboote in See.

Der Marineoberbefehlshaber West war der Meinung, dass es sich bei dieser Landung nicht um eine Diversion, sondern um die eigentliche Grosslandung handele. Er gab deshalb noch in der Nacht an alle ihm unterstellten Marinedienststellen das für diesen Fall festgelegte Stichwort aus. Die vorhandenen Seestreitkräfte wurden also in den Invasionsraum entsandt.

Ich erhielt die Nachricht von der Landung in der Seine-Bucht nachts gegen 2 Uhr. Zwischen 5 Uhr und 6 Uhr morgens rief mich der Marinevertreter im Führerhauptquartier, Admiral Voss, an und teilte mir mit, dass der Wehrmachtführungsstab zögere, alle verfügbaren Divisionen sofort nach dem Invasionsraum zu werfen. Ich liess mich mit General Jodl verbinden und sagte ihm, dass ich die Landung in der Seine-Bucht für die Grosslandung hielte und mir mit unseren Gegenmassnahmen Eile geboten schiene. Er erklärte mir, dass der Oberbefehlshaber West Zweifel hätte, ob es die Grosslandung sei. Ich flog ins Hauptquartier.

Bei der militärischen Lagebesprechung meldete ich Hitler, dass meiner Ansicht nach der Gegner keinesfalls noch in der Bretagne landen würde und dass deshalb zum mindesten die dort aufgestellten Divisionen sofort in den Raum der Seine-Bucht entsandt werden könnten.

Einen Einfluss auf die Heeresoperationen im Invasionsraum hatte ich als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nicht.

Die deutschen leichten Seestreitkräfte standen einem weit überlegenen Gegner gegenüber. Wir hatten 30 Schnellboote, 4 Zerstörer und neun Torpedoboote, die Angloamerikaner dagegen 700 bis 800 Kriegsschiffe im Seegebiet der Invasion zusammengezogen. Darunter befanden sich 6 Schlachtschiffe, 2 Monitore, 22 Kreuzer, 93 Zerstörer, 26 Geleitzerstörer, 113 Fregatten und Korvetten, weitere Schnell- und Kanonenboote sowie andere Kriegsfahrzeuge.

Die deutschen Seestreitkräfte taten ihr Bestes und errangen sogar Erfolge. Sie wurden aber bald durch den übermächtigen Gegner zur See und aus der Luft am Einsatz verhindert oder ausser Gefecht gesetzt.

In Anbetracht der grossen Gefahrenlage und der schwerwiegenden Folgen, die das Gelingen der feindlichen Invasion haben musste, setzten wir auch U-Boote in diesem stark überwachten Seeraum ein. Hierüber wird im 21. Kapitel noch berichtet werden.

Als drittes Mittel des Seekrieges wurden von der Marine bei der Invasion die Waffen des Kleinkampfes verwendet. Zu ihnen gehörte der «Einmanntorpedo», bei dem an einem tragenden und bemannten Torpedo ein Sprengtorpedo hing, der von dem Insassen des tragenden Torpedos abgeschossen werden konnte. Das andere im Seeraum der Invasion eingesetzte Kleinkampfmittel war das Sprengtorpedo, das, mit einer starken Sprengladung ausgerüstet, von einem Kommandoboot aus auf das Ziel ferngesteuert wurde. Auch von diesen Kleinkampfverbänden wurden im mutigen Einsatz Schiffe des Gegners im Invasionsraum versenkt.

Doch diese wenigen Erfolge der Seestreitkräfte konnten in ihrer Wirkung gegenüber der Übermacht des Gegners nicht entscheidend sein. Die völlige Luftherrschaft des Feindes liess es ausserdem bald nicht mehr zu, dass sich die deutschen Seestreitkräfte auf Versorgungsplätze in der Nähe der Seine-Bucht stützen konnten. So kam ihr Einsatz auch aus diesem Grunde bald zum Erliegen.

Eine historische Arbeit über die Invasion in Nordfrankreich, die nur nach Vorliegen der Kriegstagebücher der beteiligten militärischen Stellen möglich ist, wäre von grossem Wert. Bis dahin ist ein Urteil darüber, warum die Invasion gelang, in den Einzelheiten nur mit Vorsicht abzugeben. Immerhin lässt sich sagen, dass der Hauptgrund die erdrückende Luftüberlegenheit war, die dem Gegner volle Bewegungsfreiheit gab und sie uns nahm.

Eine Fülle von Problemen im Zusammenhang mit der Invasion bedarf noch der Klärung:

Welchen Einfluss hatte auf die Vorbereitung der Abwehr und auf die Pläne zum Abschlagen der Invasion die nach landstrategischen Gesichtspunkten gebildete Ansicht des Heeres gehabt, dass der Gegner vermutlich im Somme-Gebiet landen würde?

Welche Folgen hätte es gehabt, sowohl für den Ausbau der Verteidigung und die Dislozierung der Heeresverbände vor der Invasion, als auch für den Verlauf der Operationen nach der Landung, wenn die Ansicht Rommels und der Marine, dass der Gegner bereits an der Küste beim Landen geschlagen werden musste, als einheitliche Auffassung durchgedrungen wäre?

Konnte von Luftwaffe und Marine trotz der Übermacht des Gegners wirklich am Tage vor der Invasion und in der Nacht ihres Beginns nicht mehr für die Aufklärung getan werden, da doch in diesen Tagen wegen

der Gezeiten eine feindliche Landung mit erhöhter Wahrscheinlichkeit erwartet werden musste?

Was wäre geschehen, wenn sowohl das Oberkommando West als auch Hitler und das Oberkommando der Wehrmacht die erfolgte Landung in der Seine-Bucht sofort als die Hauptinvasion angesehen hätten? Eine sachliche Prüfung dieser Fragen könnte meiner Meinung nach die Möglichkeit ergeben, dass die Invasion trotz der feindlichen Luftüberlegenheit nicht unbedingt hätte glücken müssen.

Nach ihrem Gelingen hatten wir den Mehrfrontenkrieg zu Lande. Der Krieg war militärisch nicht mehr zu gewinnen. Der Friede war nicht möglich, weil der Gegner ihn nur in der Vernichtung Deutschlands sah. Der Soldat hatte weiterzukämpfen.

7. Der Kriegsschauplatz in der Ostsee

Im Jahre 1942 war es einigen russischen U-Booten geglückt, von Kronstadt aus durch unsere im inneren Finnischen Meerbusen gelegten Minensperren in die Ostsee einzudringen; sie hatten jedoch nur geringe Erfolge. Unser erheblicher Geleitzugverkehr lief dort nahezu ohne Verluste.

Im Frühjahr 1943 gelang es uns, den Finnischen Meerbusen durch stählerne U-Bootnetze, die bis zum Grunde des Meeres reichten und von dem Netzsperrverband unter Kapitän zur See Tschirch gelegt wurden, völlig abzuschliessen.

Die russischen U-Bootangriffe auf unseren Schiffsverkehr in der Ostsee hörten danach bis zum Herbst 1944 ganz auf. Die Erzzufuhr aus Schweden, der umfangreiche Handel und der Nachschub für das Heer in der Ostsee liefen ständig und unbehelligt weiter.

Am 9. Juli 1944 nahm ich an einer Besprechung über die Verschlechterung der Lage an der russischen Front teil, die Hitler mit Generalfeldmarschall Modi, Generalleutnant Friessner und Generaloberst Ritter von Greim abhielt. Hitler fragte mich, welche Folgen ein Durchbruch des russischen Heeres bis zur Küste für unsere Aufgaben in der Ostsee haben würde. Ich antwortete:

«Unsere Kontrolle der Ostsee ist wichtig. Sie ist wesentlich für die Einfuhr des schwedischen Erzes, das wir für unsere Rüstung dringend brauchen, und sie ist von entscheidender Wichtigkeit für die neue U-Bootwaffe. Die westlichste Position, die es uns noch erlaubt, den Finnischen Golf gegen die russische Flotte abzuschliessen, liegt östlich von Reval; der Besitz der Baltischen Inseln ist in gleicher Weise für diesen Zweck von

Wichtigkeit. Sollte jedoch der Feind weiter südlich an die Ostsee durchbrechen, z.B. in Litauen oder Ostpreussen, so würden der finnische Golf und die Baltischen Inseln für die Seelage wertlos werden. Feindliche Stützpunkte zur See in unserer unmittelbaren Nähe würden dann die Erzverschiffung bedrohen oder völlig zum Erliegen bringen und die Übungsplätze für unsere U-Boote stören. Das hauptsächliche Ziel, dem meiner Ansicht nach alles untergeordnet werden muss, selbst die Zurücknahme der nördlichen Heeresgruppe, ist es zu verhindern, dass die Russen an die offene See durchbrechen. Wenn einmal der Feind dorthin durchgestossen ist, wird die Bedrohung unserer Seeverbindung in der Flanke, die von den russischen Flugplätzen in Litauen aus gegeben wäre, es unmöglich machen, die nördliche Heeresgruppe und Finnland über See zu versorgen.» [22]

Für die Seelage war also ein unmittelbarer Durchbruch südlich von Kurland die grösste Gefahr.

Um bei einem Vorstoss des russischen Heeres bis an die Küsten der Ostsee auch von See aus in den Landkampf eingreifen zu können, wurden unsere noch einsatzbereiten grossen Kriegsschiffe wie «Prinz Eugen», «Lützow», «Scheer» und «Hipper», die in der Ostsee der Ausbildung von Marinepersonal dienten, mit Zerstörern und Torpedobooten zur 2. Kampfgruppe unter Vizeadmiral Thiele zusammengefasst.

Im August 1944 erreichten die Russen am Rigaschen Meerbusen die Ostsee. Die 2. Kampfgruppe half den deutschen Heeresteilen mit der Schiffsartillerie von See aus, die Russen wieder zurückzuwerfen. Auch in der Folgezeit unterstützten, entsprechend dem weiteren Vordringen der russischen Front, die 2. Kampfgruppe und im März und April 1945 auch noch die 3. Kampfgruppe unter Vizeadmiral Rogge das Heer.

Mitte September 1944 kapitulierte Finnland. Damit wurden unsere Sperren, die den Finnischen Meerbusen abgeriegelt hatten, wirkungslos. Russische U-Boote traten erneut in der Ostsee auf; ihre Erfolge waren jedoch wiederum nur gering. Aber ihr Erscheinen in der Ostsee und besonders auch an der schwedischen Ostküste, wo die nach Deutschland gehende Erzschiffahrt lief, trug dazu bei, dass Schweden uns am 26. September 1944 die Lieferung von Erz kündigte.

Mit Schlachtschiffen und Kreuzern, sowie Zerstörern drang der Russe nicht in die Ostsee ein.

Die an die Marine gestellten Forderungen, abgeschnittene Teile der deutschen Heeresfront über See mit Personal und Material zu versorgen oder sie abzutransportieren, nahmen mit dem Vordringen der russischen

22 Brassey's Naval Annual 1948, Seite 401.

Front ständig zu. In immer stärkerem Masse wurden daher alle für die Ostsee verfügbaren deutschen Überwasser-Seestreitkräfte für diesen Zweck eingesetzt.

Bei diesen Seetransporten spielten die Versorgung und der Abtransport der Kurlandarmee eine besondere Rolle. Meine Beurteilung der Seelage in der Ostsee im Falle des Erscheinens der Russen an ihrer Küste hatte ich Hitler am 9. Juli 1944 dargelegt. Hinsichtlich der Kurlandarmee bin ich sonst in mehreren Lagebesprechungen nur mit marinetechnischen Fragen ihrer Versorgung und ihres Abtransports befasst worden. Ich habe mich auch nur zu diesen Fragen geäussert.[23]

Vor der Lagebesprechung im Führerhauptquartier am 17. März 1945 sagte mir der Chef des Generalstabs, Generaloberst Guderian, dass die ihm unerwünschte Entscheidung Hitlers, Kurland zu halten, zum Teil darauf zurückgeführt werden könne, dass die Seelage hierdurch betroffen sei. Ich antwortete ihm, ich sei überzeugt, dass Hitlers Entscheidung von der Marinelage nicht beeinflusst sei, dass ich es aber für notwendig hielte, wenn er (Guderian) eine solche Vermutung hege, diese Frage eindeutig zu klären. Ich berichtete Hitler am selben Tage bei Guderians Vortrag der Ostlage, dass vom Marinestandpunkt

«die Besitzerhaltung Westpreussens jetzt wie immer von erster Wichtigkeit sei und dass die Marine wegen der Seelage kein Interesse an der Verteidigung Kurlands hätte. Die Verschiffung von Vorräten für Kurland sei nur eine Belastung für die Marine.»

Hitler erklärte daraufhin die Gründe, welche ihn veranlassten, Kurland nicht aufzugeben. Diese basierten ausschliesslich auf Erfordernissen der Landkriegführung.[24]

Zu den vielseitigen Transportaufgaben der Marine während der letzten Kriegsmonate trat noch die Anforderung hinzu, Flüchtlinge aus den deutschen Ostgebieten über See nach Westen zu bringen. Hierauf werde ich im Zusammenhang des 22. Kapitels eingehen.

Die Schiffe der Kriegs- und Handelsmarine waren in der Ostsee bis zum Kriegsende voll im Einsatz, um diese durch die Landlage notwendig gewordenen Aufgaben zu bewältigen. Hierbei wurden sie bis zum Tage der Kapitulation, in erster Linie infolge von Luftangriffen, nahezu aufgebraucht.

23 Lagebesprechung vom 18.1.1945, 19.1.1945, 20.1.1945, 22.1.1945, 28.1.1945. 15.2.1945. 17.2.1945 und 18.3.1945.

24 Brassey's Naval Annual 1948, Seite 465.

20. Kapitel

Der 20. Juli 1944

Die Ereignisse des 20. Juli und ihre Problematik beschäftigen immer wieder die deutsche Öffentlichkeit und bringen Meinungsverschiedenheiten in unser Volk. Wie eh und je haben wir Einigkeit nötig. Es wäre deshalb gut, wenn die Gegensätze, die durch die verschiedenen Ansichten über den 20. Juli hervorgerufen werden, überbrückt werden könnten.

Voraussetzung hierfür ist guter Wille zum gegenseitigen Verständnis für die unterschiedlichen Haltungen und Auffassungen. Nur die Wahrheit und der Versuch, die Probleme des 20. Juli frei von politischen Gegenwartszwecken zu sehen, können dazu verhelfen, die Aufspaltung zu überwinden.

Bei der Betrachtung des 20. Juli ist zu unterscheiden, ob die Tat vom menschlichen und sittlichen Standpunkt aus beurteilt werden soll oder von dem der politischen Richtigkeit. Es ist auch notwendig, klar abzugrenzen, an welcher Stelle sie etwa aufhört, sittlich und menschlich gerechtfertigt zu sein.

Am Mittag des 20. Juli 1944 rief mich in meiner Befehlsstelle in Lanke nördlich Berlins Vizeadmiral Voss aus dem Hauptquartier Hitlers in Ostpreussen an. Er sagte, es sei dringend erforderlich, dass ich sofort in das Hauptquartier käme. Die Gründe könne er am Telefon nicht angeben.

Als ich am späten Nachmittag des 20. Juli dort eintraf, wurde ich von Voss und dem Marineadjutanten Hitlers, Konteradmiral von Puttkamer, davon unterrichtet, dass einige Generalstabsoffiziere des Ersatzheeres ein Attentat auf Hitler unternommen hätten. Umfang und Zusammensetzung des Widerstandskreises und seine Motive waren mir völlig unbekannt. Verschwörung und Attentat überraschten mich daher sehr. Es schien mir unfassbar, dass sich Offiziere im Kriege zu solch einer Tat entschliessen konnten.

Wie stellte sich mir die Lage dar?

Die Front stand in schwerem Ringen gegen den äusseren Feind. Im

Osten, Süden und Westen waren die deutschen Kräfte bis zum Zerreissen angespannt, im Osten vor allem, um ein Überfluten Osteuropas und Deutschlands durch die russische Übermacht zu verhindern. Nur die Haltung des Soldaten an der Front, der nichts sehnlicher wünschte, als in Frieden zu Hause zu sein, aber trotzdem immer wieder selbstlos bereit war, für seine Heimat und sein Volk das Leben einzusetzen, konnte die Front im Osten noch halten. Im Seekrieg ging die U-Bootwaffe unter grossen Verlusten einen bewussten Opfergang. Sie kämpfte, ohne Aussicht auf zählbare Erfolge, ihren schweren Kampf mit dem Zweck, nicht abzuschätzende Kräfte der beiden feindlichen Seemächte zu binden, die gegen Deutschland selbst eingesetzt werden konnten, darunter eine grosse Zahl viermotoriger Bomber, die sonst für Luftangriffe auf die deutsche Zivilbevölkerung verwendet würden.

So glich Deutschland einer belagerten Festung, die mit Mühe den äusseren Feind abwehrte. Ein Kampf innerhalb dieser Festung selbst musste auf jeden Fall den Krieg nach aussen stören und schwächen, wahrscheinlich die Fronten ganz auflösen und in Kürze die Niederlage herbeiführen.

Denn das Gelingen des Attentates bedeutete ohne Zweifel Bürgerkrieg. Die Verschwörer durften auf keine nennenswerte Gefolgschaft unter den Truppen in der Heimat rechnen, die sie brauchten, um nach der Beseitigung Hitlers die Macht in Deutschland auch wirklich übernehmen und sie sich erhalten zu können.

Die Masse des deutschen Volkes stand noch immer hinter Hitler. Man ahnte nichts von den Tatsachen, die die Widerständler kannten und die sie zum Handeln bewogen. Mit der Beseitigung Hitlers allein waren die Machtmittel des nationalsozialistischen Staates auch noch nicht gebrochen oder übernommen. Es war zu erwarten, dass seine Organe sich gegen die neue Regierung zur Wehr setzen würden; Chaos im Innern musste die Folge sein.

Das alles konnte die Front in ihrer Widerstandskraft nur schwächen. Auch würde der personelle und materielle Nachschub ins Stocken geraten oder ganz aufhören. Konnte man unter diesen Umständen von Frontsoldaten etwas anderes erwarten als eine Ablehnung jeder Umwälzung im Innern?

Die Offiziere mussten von ihren Soldaten im Kriege immer wieder den Einsatz des Lebens fordern. Konnten sie die Hand zu einer Tat reichen, die die Kampfkraft der Front zum mindesten schwächen, das Leben der Soldaten also in erhöhtem Masse gefährden musste?

So stellte sich mir die Lage dar und entsprechend handelte ich als Oberbefehlshaber meines Wehrmachtteils am 20. Juli 1944. Jede Erschütterung der Kriegsmarine war jetzt im Interesse ihrer Kampfkraft gegen den

äusseren Feind so schnell und nachdrücklich wie möglich abzufangen. Den äusseren Feind zu bekämpfen, war allein ihre soldatische Aufgabe; ihre Geschlossenheit und Einsatzbereitschaft für diesen Kampf zu erhalten, war meine Pflicht. Ich durfte durch das Beispiel eigener Unsicherheit die mir unterstellten Soldaten nicht unsicher machen. Ich erklärte mich deshalb in meiner Rundfunkansprache an die Kriegsmarine am 20. Juli abends eindeutig gegen das Attentat.

Wie sehe ich die Dinge heute?

Die Marine war im Kriege von Hitlers persönlicher Führung nicht in dem Masse betroffen wie das Heer. Der Seekrieg war ihm fremd und unheimlich. Hitler enthielt sich der Marine gegenüber im späteren Kriegsverlauf jeden Eingriffs. So konnten zwischen ihm und der Marineführung auch nicht die Gegensätze entstehen, die sich zwangsläufig durch seine unmittelbare Führung des Heeres zwischen ihm und dem Generalstab ergeben mussten. Die Marine sah und erfuhr auch nicht, was etwa mancher General und Generalstabsoffizier an der Ostfront über Himmlers Wirken hinter den Frontabschnitten und über mancherlei sonstige Missstände gewusst haben mag. Wegen ihrer Bindung an die See und an die Küsten besass die Marine auch weniger Reibungsflächen mit der Partei und ihren Organen als die Heeresstellen der Heimat.

So hatte das Offizier- und Beamtenkorps der Marine, bis auf zwei Ausnahmen, mit der Widerstandsbewegung und der Planung und Vorbereitung des Attentats keine Berührung gehabt.

Wenn im Gegensatz dazu deutsche Männer und Frauen nach tiefer Gewissensprüfung und in dem Glauben, ihr Volk dadurch vor dem Untergang retten zu können, den Weg des Widerstandes bis zum *Hochverrat* beschritten, so kann ich ihnen die sittliche Berechtigung hierzu nicht absprechen, zumal wenn sie von den Untaten wussten, die wir jetzt alle kennen.

Wenn sie sich auf diesem Wege sogar zum Attentat, also zum politischen Mord entschlossen, so habe ich auch dafür Verständnis unter der Voraussetzung, dass sie bereit waren, dabei ihr eigenes Leben darzubringen. Vor dem eigenen Gewissen mag diese eigene Opferbereitschaft als Sühne für den Mord empfunden worden sein. Während ich also die sittlichen Motive der Attentäter, besonders weil ihnen das Ausmass der Menschenvernichtung durch die Hitlersche Regierung bekannt war, anerkenne, erhebt sich für mich die Frage, wie ich selbst gehandelt hätte, wenn ich von diesen Verbrechen unterrichtet gewesen wäre.

Ich bin sicher, dass ich sie keinesfalls in Kauf genommen, sondern mich gegen sie gewandt hätte.

In welcher Weise das geschehen wäre, kann ich nicht sagen. Ich hätte

dabei jedenfalls zu berücksichtigen gehabt, dass ich Soldat an verantwortlicher Stelle war und dass wir im Kriege standen.

Es ist unmöglich und müssig, darüber nachträglich Vermutungen oder Behauptungen aufzustellen.

Ob das Attentat des 20. Juli politisch richtig war und ob es im Erfolgsfalle vor der Geschichte hätte bestehen können, das ist eine zweite Frage.

Es unterliegt heute keinem Zweifel mehr, dass die Täter hinsichtlich ihrer aussenpolitischen Erwartungen in schwerem Irrtum befangen waren. An der Forderung der Kriegsgegner nach «bedingungsloser Kapitulation» hätte sich nichts geändert. Mit Hitlers Tod hätte nicht jedes Blutvergiessen aufgehört, wie manche glauben. Auch hierüber nachträglich Thesen aufzustellen, ist unnütz, weil sie durch den Ablauf der Geschichte nicht mehr bewiesen werden können. Wahrscheinlich ist jedenfalls, dass die Auseinandersetzung im Innern, die Minderung und der Zusammenbruch der Widerstandskraft der Fronten nach aussen, die Bombenangriffe, die bedingungslose Kapitulation und die russische Gefangenschaft unseres noch weit im Osten stehenden Millionen-Heeres, die Überflutung Ostdeutschlands durch die Russen sowie die Verschleppung der Ostbevölkerung noch sehr viel Blut gekostet hätten, wenn der Anschlag gelungen wäre.

Wie damals so glaube ich also auch heute noch, dass die Erwartungen, die die Attentäter des 20. Juli hegten, falsch waren. Wenn es ihnen gelungen wäre, an die Macht zu kommen, hätten sie die Niederlage mit ihren Folgen nicht verhindern können. Wie diese Niederlage, verglichen mit der des Mai 1945, ausgesehen hätte, ist völlig offen.

Es wäre aber höchstwahrscheinlich die Legende entstanden, dass nur der Verrat der Attentäter den Zusammenbruch herbeigeführt habe und dass der Krieg zu einem guten Ende geführt worden wäre, wenn Hitler noch gelebt hätte. Ich glaube, dass die Herausbildung einer solchen Vorstellung das deutsche Volk noch viel tiefer zerrissen hätte, als dies heute durch den Meinungsstreit über den 20. Juli der Fall ist. Sie hätte es zum grossen Teil mit dem Glauben belastet, dass es sein Unglück ausschliesslich dem eigenen Verrat verdanke.

Wieviel schwerer wäre es dem deutschen Volk geworden, wieder gesund zu werden!

Wieviel schwerer wäre es ihm gefallen, zu einer seiner Lage entsprechenden, sachlichen Haltung sich selbst gegenüber zu gelangen, die die Voraussetzung ist für seine innere Stabilisierung und für sein angemessenes Verhalten gegenüber anderen Nationen!

Es ist also heute meine Ansicht, dass es falsch wäre, Männer zu verdammen, die sich aus tiefer Gewissensnot und in dem Glauben, das Vaterland hierdurch retten zu können, zu dem Schritt des Widerstandes, also

des Hochverrats und des Attentats entschlossen, falls sie bereit waren, dabei ihr eigenes Leben zu opfern und diese Bereitschaft tatsächlich bewiesen.

Falsch ist es, Männern einen Vorwurf zu machen, die ihrem Eid getreu geblieben und in ebenso gutem Glauben bis zum letzten an ihrer Pflicht festhielten, den Kampf weiterzuführen.

Falsch ist es schliesslich, das eine oder das andere Verhalten zum Range eines Mythos zu erheben. Es wird immer einen Teil des Volkes geben, der ihn nicht annimmt. Damit kann man den Riss nicht überbrücken, sondern nur vertiefen.

Ich habe erklärt und wiederhole, dass ich dem *Hochverrat* unter besonderen Bedingungen vom sittlichen und menschlichen Standpunkt aus Verständnis entgegenbringe. Ich muss hinzufügen, dass ich den Verrat militärischer Geheimnisse an den Gegner unter allen Umständen für verwerflich halte.

Wenn ein Staatsbürger sich gegen die Person des Staatsführers auflehnt, dem er die Verantwortung für das Unglück seines Volkes beimisst, so ist das zu rechtfertigen. Aber nie darf er sich anmassen, Mitbürger, die so wenig Einfluss auf das Regierungsgeschehen haben wir er selbst, zu gefährden oder bewusst in den Tod zu schicken, indem er sich auf die Seite des Kriegsgegners stellt und ihm dadurch hilft, sein eigenes Volk zu vernichten. Zum Verräter militärischer Geheimnisse an den Gegner gibt es keine Brücke. Jedes Volk, jede Nation verachtet ihn. Selbst der Gegner respektiert ihn nicht, er benutzt ihn nur. Ein Volk, das zu solchem Verrat nicht in dieser Eindeutigkeit Stellung bezieht, rüttelt an den Grundlagen seiner Ordnung, in welcher Form es auch immer regiert sein mag.

21. Kapitel

Der U-Bootkrieg vom Mai 1943 bis zum Kriegsende

Die Ereignisse im Mai 1943 hatten eindeutig gezeigt, dass der Punkt erreicht war, an dem die Abwehr der beiden grossen Seemächte die Kampfkraft unserer U-Boote übertraf.

Es musste Monate dauern, ehe sie mit den verbesserten Waffen ausgerüstet waren, die jetzt entwickelt und hergestellt wurden. Vor Ende 1944 konnte mit den neuen unter Wasser schnellen U-Booten nicht gerechnet werden.

Ich stand im Juni 1943 vor der schwersten Entscheidung des ganzen Krieges. Es ging um die Frage, ob ich die U-Boote aus allen Seegebieten zurückrufen und den U-Bootkrieg einstellen, oder sie trotz der Unterlegenheit in einer den Verhältnissen angepassten Form weiterkämpfen lassen sollte.

Deutschland befand sich an allen Fronten in der Defensive. Unser Heer hatte schwere Abwehrkämpfe zu bestehen. Die Luftangriffe auf das deutsche Reichsgebiet nahmen ständig zu. Welche Folgen für unsere Gesamtkriegslage würde unter diesen Verhältnissen die Einstellung des U-Bootkrieges haben? Konnten wir auf ihn verzichten? Durften wir ihn mit Rücksicht auf unsere U-Bootmänner trotz unserer klaren Unterlegenheit noch fortsetzen?

Der U-Bootkrieg zwang die Seemächte, ihre Schiffahrt in Geleitzüge zusammenzufassen. Allein hierdurch wurde nach ihren eigenen Angaben[1] bis zu einem Drittel mehr Gesamt-Transportraum benötigt, als wenn die Schiffe unter Ausnutzung ihrer jeweilig besten Geschwindigkeit einzeln den kürzesten Weg über See nehmen konnten, ohne auf einander warten und erst besondere Sammelplätze anlaufen zu müssen. Auch die Be- und Entladung der Schiffe wurde durch das stossweise Ankommen in Geleitzügen verzögert, was sich abermals in nicht nutzbarem Verbrauch von

1 Siehe Kapitel 11, Seite 181.

Tonnageraum auswirkte. Der Abwehr der Seemächte gegen die deutschen U-Boote dienten Hunderte von Zerstörern, Geleit- und Sicherungsfahrzeugen, und Hunderte von Flugzeugen waren auf allen Meeren gegen sie eingesetzt.

Beides erforderte eine gewaltige Werft-, Ausrüstungs-, Stützpunkt- und Flugplatzorganisation mit allem dazugehörigen militärischen Bodenpersonal, einer ganzen Armee ziviler Arbeitskräfte und einer bedeutenden materiellen Kapazität.

Stellten wir den U-Bootkrieg ein, so mussten diese Kräfte für den Gegner frei werden und konnten an anderer Stelle gegen uns eingesetzt werden.

Um ein Beispiel zu nennen: Die Frage war, ob wir zulassen sollten, dass die Bomberflotten, die der U-Bootabwehr gedient hatten, von jetzt ab nach Deutschland flogen und dort zusätzlich nicht abschätzbare Verluste unter der deutschen Zivilbevölkerung verursachten? Sollte der U-Bootmann dem zusehen und Frauen und Kindern erklären, sie müssten das ertragen. Den soldatischen Einsatz, der nötig sei, um diese Kräfte fernzuhalten, wolle er nicht mehr auf sich nehmen. Die Frage stellen hiess, sie beantwortet haben.

Auf der anderen Seite war es wirklich so, dass, wenn wir weiterfuhren, die U-Bootverluste nunmehr eine erschreckende Höhe erreichen würden, auch, wenn wir alles taten, um ihnen durch schnelle Verbesserung der Abwehrwaffen mehr und wirksameren Schutz zu geben. Es war kein Zweifel möglich, die Fortführung des Kampfes würde ein wirklicher Opfergang sein.

Ich kam unter voller Zustimmung meines Stabes zu dem Schluss, dass wir vor der bitteren Notwendigkeit standen, weiterkämpfen zu müssen. Die U-Bootwaffe konnte nicht allein aus dem Krieg ausscheiden und zusehen, wie die Last, die sie bisher getragen hatte, mit ihrer ganzen Wucht nun den anderen kämpfenden deutschen Wehrmachtteilen und der deutschen Zivilbevölkerung zusätzlich aufgebürdet wurde.

Wenn der U-Bootkampf für eine längere Periode unterbrochen wurde, musste es auch schwer sein, ihn mit den neuen Booten wieder aufzunehmen. Denn solche Pause kann die Kampfmoral der besten Truppe kaum ohne Schaden überstehen. Endlich mussten wir dem Gegner an der Klinge bleiben, weil wir ohne lückenlose Kenntnis der Feindlage später nur unter schweren Nachteilen wieder würden anfangen können.

Die Frage war, ob die U-Bootwaffe die bittere Notwendigkeit eines Kampfes, bei dem es keine grossen Erfolge mehr zu erringen gab, einsehen und diesen Einsatz selbstlos und opferbereit auf sich nehmen würde.

Nachdem die U-Bootführung zu der Überzeugung gekommen war, dass

wir weiterkämpfen mussten, wollte ich daher die Front hören, bevor ich meine Entscheidung traf.

Ich liess die Flottillenchefs der Frontflottillen an der Biskaya-Küste beim «Führer der U-Boote West», Kapitän zur See Rösing, zusammenkommen. Es waren dies der Chef der 9. U-Flottille, Korvettenkapitän Lehmann-Willenbrock, der Chef der 10. U-Flottille, Korvettenkapitän Kuhnke, der Chef der 7. U-Flottille, Korvettenkapitän Sohler, der Chef der 6. U-Flottille, Korvettenkapitän Schulz und der Chef der 3. U-Flottille, Korvettenkapitän Zapp. Sie waren erfahrene und bewährte U-Bootkommandanten gewesen und hatten mit den Bootsbesatzungen ihrer Flottillen engste Fühlung.

Ich stellte ihnen das Problem unseres Kampfes dar.

Es gab bei dieser Besprechung nur die eine Überzeugung, dass wir weiterkämpfen müssten, und es gab nur die eine Zuversicht, dass auch die U-Bootfahrer in ihrer grossen Mehrzahl diesen Entschluss für richtig halten würden. Dass diese Zuversicht angebracht war, hat die U-Bootwaffe gezeigt. Ihr Kampfgeist war bis zum Kriegsende ungebrochen.

Nach der Besprechung mit den Flottillen-Chefs entschied ich mich, weiterzukämpfen. Am 31. Mai 1943 hielt ich Hitler über die schweren Verluste, die wir im Mai erlitten hatten, und über die getroffenen und zu treffenden Massnahmen Vortrag.

Abschliessend sagte ich: «Wieweit aber die Wirkung des U-Bootkrieges hinsichtlich seines Erfolges sich wieder hochziehen lässt, ist nicht vorauszusehen. Die Abwehr des Gegners auf dem Wasser und in der Luft wird zunehmen. Es liegen darin grosse Unbekannte und Unsicherheiten. Die Tonnage, die ein U-Boot pro Seetag im Jahre 1940 versenkt hat, waren ca. 1'000 t, gegen Ende 1942 ca. 200 t. Es geht daraus klar das Ansteigen der Abwehr und die verminderte Wirkung jedes U-Bootes hervor. Ich bin aber trotzdem der Ansicht, dass der U-Bootkrieg geführt werden muss, auch wenn er sein Ziel, grössere Erfolge zu erringen, nicht mehr erreicht. Denn die Kräfte des Gegners, die er bindet, sind ausserordentlich gross.» (1 Ski 1614/43 Gkdos Chefsache vom 5. 6. 43)

Es galt nun vor allen Dingen, die Verbesserung der U-Bootwaffen vorwärts zu treiben.

Für das wichtigste Gebiet, das des Funkmesswesens, wurde ein «Wissenschaftlicher Führungsstab der Kriegsmarine» gebildet und als sein Leiter Professor Dr.-Ing. Küpfmüller gewonnen. Als vordringlichste Aufgabe sollte er in Zusammenarbeit mit dem Reichsforschungsamt und. den hierfür massgeblichen Persönlichkeiten der Wissenschaft und Industrie neue Ortungs-Empfangsgeräte mit erweiterten Frequenzen für die U-Boote schaffen, so dass sie mehr Ortungsbereiche des Gegners erfassen konnten

als bisher und damit gegen überraschende Angriffe sicherer sein würden.

Verstärkte Flakarmierung sollte zweitens die U-Bootbesatzungen unerwarteten Flugzeugangriffen gegenüber weniger wehrlos machen, so dass sie versuchen konnten, sich die Flugzeuge vom Halse zu halten, falls es zum Tauchen zu spät war.

Die dritte grundsätzliche Verbesserung in der Bewaffnung der Boote, der Horchtorpedo, der die Schraubengeräusche von Zerstörern selbst dann ansteuerte, wenn diese genau auf das U-Boot zuhielten, wurde mit Hilfe des Ministers Speer in seiner Entwicklung und Fertigung so forciert, dass er bereits im August 1943, statt wie anfänglich vorgesehen, erst im Herbst 1944 an die Front kam.

Um wieviel die neuen Waffen die Kampfkraft der U-Boote wieder stärken würden, war im Voraus schwer abzuschätzen. Wie sie sich tatsächlich auswirkten, soll in der folgenden Darstellung des U-Bootkrieges ebenfalls berichtet werden.

Am stärksten waren die U-Boote in der Biskaya, kurz nach dem Auslaufen bzw. kurz vor dem Einlaufen, bedroht, dort, wo der Gegner seine Luftstreitkräfte am konzentriertesten einsetzte, nicht zuletzt, weil die Stützpunkte selbst aus der Luft unangreifbar waren.

Ich hatte mich am 25. Oktober 1940 bei Hitler zu melden gehabt, der sich auf der Rückreise von seiner Zusammenkunft mit Franco in der Nähe von Paris befand. Er fragte mich, welchen Bunkerschutz gegen Luftangriffe ich für die U-Boote an der Biskaya-Küste für erforderlich hielte. Ich meldete ihm, dass der Schutz für die U-Boote im Hafen nur dann vollkommen sei, wenn sie an allen Liegeplätzen während der Ausrüstungs-, Ruhe- und Reparaturzeit unter Betonschutz ständen. In gleicher Weise müssten auch die Werkstätten für die U-Bootreparatur geschützt sein.

Hitler erklärte, er werde das Erforderliche in die Wege leiten; ich hätte nichts mehr zu veranlassen. Ich meldete lediglich dem Oberbefehlshaber, Grossadmiral Raeder, das Ergebnis dieser Besprechung.

Wenige Tage später erschien der Minister Dr. Todt bei mir, um festzulegen, in welcher Reihenfolge, Art und Zahl in den einzelnen U-Bootstützpunkten U-Bootbunker zu bauen seien.

Die Durchführung dieser wahrhaft gigantischen Aufgabe wurde Herrn Regierungsbaumeister Dorsch von der OT – der Organisation Todt – übertragen und von ihm und seinen Mitarbeitern in grosszügiger, flüssiger Organisation in überraschend kurzer Zeit abgewickelt. Ende 1941 waren die U-Boote in Lorient und La Pallie, Mitte 1942 in Brest und St. Nazaire und etwas später auch in Bordeaux völlig unter Schutz. Gleiche Bauten, aber in geringerer Zahl, wurden in der Heimat durch Ministerialdirektor Eckhardt vom Oberkommando der Kriegsmarine errichtet.

Es war ein schwerer Fehler der englischen Kriegsführung, dass sie die Bunker an der Biskaya-Küste nicht während des Baues, als sie sich hinter wasserdichten Kaissons befanden und damit besonders verletzlich waren, aus der Luft mit Bomben angriff. Aber das englische Bomberkommando zog es vor, zu Angriffen auf die Städte nach Deutschland zu fliegen.[2] Als die Boote einmal unter Betonschutz lagen, war es für die Luftangriffe zu spät.

Trotzdem entschied sich Anfang 1943, als die Atlantikschlacht für England am kritischsten stand, das britische Kabinett dafür, die französischen Städte und die Anlagen in der Nähe der U-Bootbasen mit Bomben anzugreifen, und zwar unter Zurückstellung der früheren Bedenken, dass dabei Verluste unter der französischen Bevölkerung entstehen würden.[3]

Diese Bombenangriffe, die die Wohnviertel der unglücklichen französischen Hafenstädte weitgehend in Trümmer legten, hatten jedoch keine Auswirkungen auf die U-Bootreparatur. Nur in einem einzigen Falle wurde die Decke eines U-Bootbunkers, die noch nicht die vorgesehene Verstärkung erhalten hatte, durch eine überschwere Bombe erheblich beschädigt und nahezu durchschlagen, ohne dass jedoch weiterer Schaden angerichtet worden wäre.

So sicher aber die U-Boote vor Luftangriffen in den Stützpunkten waren, so hart wurden sie bereits auf dem Marsch durch die Biskaya von feindlichen Flugzeugen bedrängt. Da wir dank der Schwäche unserer eigenen Luftwaffe in diesem unmittelbar vor unseren Atlantikhäfen liegenden «Küstenvorfeld» nicht die Luftherrschaft besassen, stand die U-Bootführung immer wieder vor der Frage, wie sie diesen Seeraum mit den geringsten Verlusten aus eigener Kraft passieren könnte.

Am 22. Mai 1943 ging das erste in Verfolg solcher Überlegungen als «Flugzeugfalle» umgebaute U-Boot,[4] U 441, unter Kapitänleutnant Götz von Hartmann, von Brest aus in See. Es war mit zwei 2-cm-Vierlingsgeschützen und einer halbautomatischen 3.7-cm-Schnellfeuerkanone ausgerüstet und sollte feindliche Flugzeuge «nicht abschrecken, sondern abschiessen». Den englischen Flugzeugen sollte durch entsprechend schlechte Erfahrungen mit Flak-U-Booten die Lust zum Angriff auf über Wasser fahrende U-Boote möglichst genommen werden; wenigstens sollte es ihnen aber erheblich riskanter vorkommen als bisher.

Anfangs schien alles nach Plan zu gehen. U 441 wurde am 24. Mai 1943 in der Biskaya im Tiefflug von einer viermotorigen Sunderland angegriffen und schoss sie ab. Beim Anflug hatte das Flugzeug aber wegen

2 Roskill, «The War at Sea», Band I, Seite 459.
3 Roskill, «The War at Sea», Band II, Seite 351/352.
4 Siehe Seite 261.

Versagens des achteren Vierlings auf U 441 seine Bomben doch noch abwerfen können, so dass auch das Boot beschädigt wurde und wieder einlaufen musste.

Am 8. Juni 1943 hatte U 758 (Kapitänleutnant Manseck) das erste Kampf-U-Boot, das mit verstärkter Flakarmierung – einem 2-cm-Vierlingsgeschütz – ausgerüstet war, ein Gefecht mit Trägerflugzeugen. Der Kommandant meldete hierüber:

«19.18 Uhr: Angriff im Tiefflug durch einmotorige Trägermaschine, Typ Lysander, von der Steuerbordseite. Wehre mit Bordwaffen ab und erziele während des Anfluges grössere Zahl von Treffern. Maschine dreht vor dem Wurf ab und löst vier etwa 80- bis 100-kg-Bomben im Notwurf. Diese liegen 200 m an Steuerbord querab. Flugzeug wirft Rauchboje in Nähe ab und fliegt zum Verband zurück.

Setze mich mit Südwestkurs und Höchstfahrt ab, zwei Maschinen, Typ Lysander und Martlet, lösen beschädigte Maschine ab. Sie kreisen in 4'000 bis 5'000 m Entfernung und 3'000 m Höhe um das Boot, ohne zum Angriff anzusetzen. Zeitweise schiessen sie mit Bordwaffen, ohne zu treffen.

19.45 Uhr greift eine neue Maschine, Typ Martlet, im Tiefflug von Steuerbord mit Bordwaffenbeschuss an. Ich erziele zahlreiche Treffer, Maschine dreht am Heck hart nach achtern ab und wirft vier Bomben. Diese liegen etwa 25 m hinter dem Heck. Flugzeug zieht breiten schwarzen Rauchschwaden nach und stürzt im flachen Bogen ab. Kann Bombenflugzeuge etwa 3'000 bis 4'000 m durch Abwehr mit Bordwaffen fernhalten. Mehrere Maschinen, die zum Anflug ansetzen, drehen auf 2'000 bis 3'000 m ab. Um 20 Uhr greifen zwei Jäger, Typ Mustang, im Tiefflug mit Bordwaffen an. Auf beiden Maschinen wurden mehrere Treffer beobachtet. Eine beschädigte Maschine fliegt zum Verband zurück und wird durch neuen Jäger abgelöst.

Zwei 2-cm-Automaten haben Störung durch direkte Trefferwirkung. Beide Spindeln der Einzellafetten sind durch Einschüsse blockiert. 11 Mann der Flakwaffenbedienung bzw. des Ausgucks sind leicht verwundet. Entschliesse mich zum Tauchen.»

Beide Gefechte mussten von uns hinsichtlich der Wirkung der verstärkten Flakarmierung der U-Boote günstig beurteilt werden.

Schon früher war die Erfahrung gemacht worden, dass zusammen durch die Biskaya fahrende U-Boote durch die doppelte Feuerkraft und einheitliche Feuerverteilung ihrer Flakwaffen angreifende Flugzeuge zum Abdrehen gezwungen, mindestens jedoch daran gehindert hatten, ihre Bomben genau gezielt abzuwerfen. Auf Grund dieser Erkenntnis und der

Erfahrungen mit der «Flugzeugfalle», U 441, versuchten wir daher Ende Mai 1943, die U-Boote grundsätzlich gemeinsam durch die Biskaya marschieren zu lassen.

Die ersten, bis zum 10. Juni bei der U-Bootführung eintreffenden Erfahrungsberichte der Kommandanten lauteten positiv. Einzelne Gruppen von U-Booten kamen völlig unbehelligt durch die Biskaya, andere konnten mit ihrer stärkeren Feuerkraft wiederholte Angriffe feindlicher Flugzeuge abwehren.

Doch schon nach 2 Wochen begann sich der Gegner auf die neue Marschtaktik einzustellen. Hatte ein Flugzeug eine Gruppe gesichtet, so hielt es eben ausserhalb des Flakbereiches der U-Boote Fühlung, doch in so gefährlicher Nähe, dass die Kommandanten nicht riskieren konnten zu tauchen, ohne im Tauchmanöver angegriffen und gebombt zu werden. Sobald weitere Maschinen herangekommen waren, begann der gemeinsame Angriff.

Eine Gruppe z.B. von fünf auslaufenden Booten wurde, nachdem sie mehrere Einzelangriffe abgewehrt hatten, gleichzeitig von 4 Zerstörerflugzeugen mit Bordwaffen beschossen. U 155 und U 68 erlitten dabei erhebliche Personalausfälle und mussten wieder einlaufen.

Dieser Vorfall zeigte, dass es zu gefährlich geworden war, den ganzen Tag über Wasser zu fahren. Das alte Verfahren, grundsätzlich getaucht zu marschieren und nur zum Auf laden am Tage auf zu tauchen, kam wieder in Anwendung. War die Lufttätigkeit am Tage so stark, so sollte der Auflademarsch in die Nachtzeit verlegt werden.

Ende Juni 1943 verstärkte die englische Admiralität den Blockadering in der Biskaya durch besondere U-Jagd-Gruppen. Waren durch den Gruppenmarsch die Verluste in der Biskaya im Juni 1943, verglichen mit dem vorhergehenden Monat Mai, erheblich gesunken, so stiegen sie infolgedessen jetzt im Juli wieder an. Die Flugzeuge riefen die U-Jagd-Gruppen herbei, wenn ein Boot zum Aufladen seiner Batterie auftauchen musste, und wir hatten keine Überwasserstreitkräfte zur Verfügung, um diese dicht vor unseren U-Bootstützpunkten auftretenden Gegner zu verjagen.

Alles, was die U-Bootführung tun konnte, war, täglich den U-Booten darüber Nachricht zu geben, wo Schwerpunkte der See-Blockadestreitkräfte und des feindlichen Lufteinsatzes festgestellt waren und das auch nur, soweit es sich auf Grund eigener Luftbeobachtung und durch Auswertung von Funkpeilungen hatte ermitteln lassen.

Die Erfahrungen, die wir mit dem zweiten Einsatz der «Flugzeugfalle» machten, waren negativ.

Am 11. Juli 1943 kam U 441 in der Biskaya mit drei feindlichen Zerstörerflugzeugen ins Gefecht. Obwohl ein Flugzeug in Brand geschossen wurde, und obwohl die Brücke von U 441 mit gepanzerten Schutzblechen

umgeben worden war, hatte die Besatzung durch pausenlosen Bordwaffenbeschuss schliesslich derartige Verluste – 10 Mann waren gefallen, 13, darunter der Kommandant, schwer verwundet –, dass das Boot das Gefecht abbrechen musste. In einem günstigen Moment konnte es wegtauchen, ohne dabei mit Bomben angegriffen zu werden. Der Arzt des Bootes, Marinestabsarzt Dr. Pfaffinger, brachte es glücklich in den Hafen von Brest zurück.

Sofort nach dem Einlaufen meldeten sich zahlreiche Freiwillige aus dem Stammpersonal der U-Flottille, um als Ersatz für die gefallenen bzw. verwundeten Kameraden mit U 441 wieder in See zu gehen.

Für die U-Bootführung war jedoch nach diesem Gefecht erwiesen, dass ein U-Boot im Kampf gegen Flugzeuge ein schlechter Untersatz ist. Vom weiteren Umbau von U-Booten zu «Flugzeugfallen» und deren Verwendung wurde abgesehen.

Obwohl manche Gründe gegen den Gruppenmarsch der U-Boote in der Biskaya bestanden, sprach das Gesamtergebnis doch immer noch dafür, ihn beizubehalten. Zwischen dem 1. Juli und 20. Juli 1943 waren etwa 75% aller U-Boote gemeinsam durch die Biskaya marschiert. Von diesen 75% gingen drei, von den 25% der allein marschierenden Boote jedoch vier verloren.

Ende Juli 1943 waren zwei Gruppen von U-Booten auslaufbereit. Da zur gleichen Zeit eigene Zerstörer verfügbar waren, liess ich sie die U-Boote bis etwa 8 Grad westlicher Länge begleiten. Nach der Entlassung war es den Kommandanten freigestellt, allein oder gemeinsam weiter zu marschieren. Sie setzten den Marsch gemeinsam fort.

Schon einen Tag danach meldete jedoch ein Boot der Gruppe, dass sie sich 150 sm nördlich Kap Ortegal an der spanischen Nordküste mit fünf Flugzeugen im Gefecht befände. Sofort wurde ein Schwarm von neun JU 88 zur Unterstützung entsandt, der aber wegen Brennstoffknappheit den Kampfplatz nicht erreichte. Gleichzeitig meldeten vier weitere U-Boote aus der Biskaya, dass sie von Flugzeugen angegriffen würden, und dass feindliche Seestreitkräfte in der Nähe seien. Drei grosse deutsche Torpedoboote – dies war die gesamte Streitmacht, die wir zur Verfügung hatten – wurden zur Unterstützung der Boote in See geschickt.

Die Anstrengungen des Gegners zur Blockierung unserer Auslaufwege schienen hiermit den bisher höchsten Stand erreicht zu haben. Ehe nicht über den Ausgang der Gefechte und das Schicksal der beteiligten Boote Klarheit gewonnen war, stoppte ich daher jedes weitere Auslaufen noch am selben Tage, dem 2. August 1943, ab.

Die deutschen Torpedoboote steuerten mit Höchstfahrt ein U-Boot an, das infolge von Bombenangriffen nur noch beschränkt tauchklar war.

Das Boot tauchte leider schon auf, als es die Schraubengeräusche der eigenen Torpedoboote in der Nähe des Treffpunktes hörte. Es sah die Mastspitzen und lief ihnen entgegen. Über das weitere Geschehen berichtete der Kommandant:

«1925 Uhr rechts achteraus eine «Sunderland» im Anflug, Entfernung 800 m, mittlere Höhe. Wir schiessen ihr sofort eine Ladung entgegen, worauf sie nach Steuerbord abdreht und ausserhalb der Reichweite unserer Flakwaffen um das Boot kreist. Um ihr nicht die günstige Angriffsmöglichkeit von vorn zu bieten, müssen wir nach Backbord abdrehen und kommen dadurch den Torpedobooten nicht viel näher.

Zwei Minuten später stösst eine zweite «Sunderland» aus den Wolken hervor und kreist ebenfalls um das Boot. Es erfolgt der Anflug beider Maschinen, die sich jetzt in günstige Positionen gesetzt haben Steuerbord und Backbord 45 Grad voraus. Starker Bordwaffenbeschuss. Mit dem 2-cm-Vierling auf die Steuerbordmaschine, mit der Einzellafette und beiden MG 81 Z (0,8 cm) auf die Backbord-Maschine Feuer eröffnet. Die Steuerbord-Maschine dreht im gut liegenden Feuer etwas ab und wirft etwa 50 m achteraus mindestens 6 Bomben ins Kielwasser, die das Boot stark erschüttern. Die Bomben der anderen Maschine, unter deren Bordwaffenbeschuss die beiden Richtnummern am Vierling und zwei Munitionsmanner zusammenbrechen, detonieren fast zur gleichen Zeit Backbord querab. Am Vierling tritt durch den Bedienungswechsel eine Feuerpause ein, so dass die Maschinen im Abflug nicht mehr beschossen werden können.

In der E-Maschine ist die Backbord-Schalttafel aus ihren Fundamenten gerissen und in Brand geraten. Der Steuerbord-Diesel stoppt, starke Rauchentwicklung im Boot, starker Wassereinbruch. Boot krängt nach Backbord.

Fünf Minuten später zweiter Angriff beider Maschinen von Steuerbord und Backbord querab. Gleiche Feuerverteilung wie beim ersten Angriff. Durch Bordwaffenbeschuss fällt die drei Mann starke Bedienung der Einzellafette aus. Beide Maschinen überfliegen das Boot und werfen mehrere Bomben, die in unmittelbarer Nähe detonieren und weitere, schwere Schäden verursachen. Der Backbord-Diesel stoppt ebenfalls, das Boot ist manövrierunfähig, da auch beide E-Maschinen nicht mehr laufen. Starke Gasentwicklung beider Batterien. Das Boot sackt achtern merklich tiefer, da die Lenzpumpen das einbrechende Wasser nicht mehr lenzen.

Um 2008 Uhr fliegt die eine Maschine ab. Wahrscheinlich hatte sie beim ersten Angriff einige Treffer vom Vierling erhalten. Zwei Minuten später ein dritter Angriff der zurückgebliebenen «Sunderland». Da der

grösste Teil der Flakbedienung ausgefallen ist und durch ungeübtes technisches Personal ersetzt werden musste, ist die Abwehr in ihrer Zielsicherheit schwächer. Die Maschine schiesst mit allen Bordwaffen, überfliegt das Boot und wirft vier Bomben, die Steuerbord achtern, etwa 10 m neben dem Boot detonieren. Dieses sackt beständig tiefer und lässt sich nach Meldung des Leitenden Ingenieurs nicht mehr lange halten.

«Alle Mann aus dem Boot!» Sämtliche Flösse werden an Deck gemannt und aufgeblasen. Die Besatzung springt damit über Bord bis auf 5 Mann an den Flakwaffen.

2015 Uhr der vierte Angriff. Durch heftigen Bordwaffenbeschuss werden noch mehrere Soldaten im Wasser verwundet, viele Flösse zerschossen. Die Maschine hat auch noch auf die im Wasser schwimmende Besatzung gezielt. Das Achterdeck wird bereits vom Wasser überspült, das Vorschiff ragt mit den Tiefenrudern heraus.

Jeden Augenblick kann es über den Achtersteven versinken.

Die Maschine überfliegt noch mehrmals unter Bordwaffenbeschuss das Boot. Munition für Abwehr ist nicht mehr an Deck. Mit den letzten fünf Mann springe ich über Bord. Kurz danach eine starke Detonation im Boot, welches dann sehr schnell über den Achtersteven unter den Hurra-Rufen der schwimmenden Besatzung versinkt.

Noch mehrmals überfliegt uns die Maschine, ohne zu schiessen und wirft dann zwei Rauchbojen und fliegt ab. 36 Mann der Besatzung halten sich mit zum Teil zerschossenen Schwimmwesten und an einem grösseren Schlauchboot über Wasser, bis in der Dämmerung die drei T-Boote erscheinen und uns auf nehmen.»

Dieser Bericht wird typisch für die Ereignisse sein, die bei der Vernichtung eines U-Boots durch feindliche Flugzeuge geschehen.

Es stellte sich allmählich heraus, dass vom 20. Juli bis Anfang August die erschreckend hohe Zahl von 10 U-Booten verloren gegangen war. Die Zahl der Flugzeuge, die gegen die U-Boote eingesetzt wurden, war stark vermehrt worden, sie griffen nunmehr in Gruppen an, um der summierten Feuerkraft der gemeinsam marschierenden U-Boote gewachsen zu sein. Es war daher nicht mehr möglich, den Weg durch die Biskaya mit der U-Boot-Flak freizukämpfen. Die Boote mussten wieder zu der alten Methode zurückkehren und vor jeder Ortung, die sie im Funkmessgerät feststellten, sofort tauchen, um auf diese Art die Biskaya zu durchschleichen. – Da die neuen Funkmess-Beobachtungsgeräte mit dem erweiterten Frequenzbereich erst Ende August 1943 zur Verfügung stehen sollten, liess ich das am 2. August erlassene Auslaufverbot für die U-Boote so lange in Kraft. Einlaufende Boote wurden angewiesen, dicht unter der

spanischen Küste zu marschieren. Durch besonders günstige Umstände gelang es allen heimkehrenden U-Booten, auf diesem Wege die Basen zu erreichen.

Ähnliche Erfahrungen wie in der Biskaya machten wir auch draussen in den Operationsgebieten mit der Wirksamkeit der neuen Flakarmierung. Bis zum September 1943 berichteten die meisten Kommandanten günstig. Sie hatten beobachtet, dass die feindlichen Flugzeuge sich sehr viel vorsichtiger verhielten als früher und sogar bisweilen auf den Angriff verzichteten, wenn sie auf ein abwehrbereites U-Boot trafen. Als Folge dieses Verhaltens waren die Gesamtverluste der U-Boote in See im September wieder auf 10% gesunken. Seit Anfang Oktober 1943 stieg jedoch die Zahl der Flugzeugangriffe und infolgedessen auch der U-Bootverluste wieder erheblich an. Die Boote hatten zwar eine Anzahl von Flugzeugen abgeschossen und weitere Maschinen waren wahrscheinlich auf dem Rückfluge noch abgestürzt, aber all das nutzte wenig, wenn trotzdem die Boote durch Bombenangriffe immer neuer und immer wieder angreifender Flugzeuge zuletzt doch getroffen und beschädigt oder vernichtet wurden. Die Flakarmierung erfüllte ihren Zweck nur, wenn sie stark genug war, um die Flugzeuge vom Angriff überhaupt abzuschrecken oder sie *vor* dem Angriff abzuschiessen.

Die Unterlegenheit unserer Flakarmierung wurde jedoch leider durch Erlebnisse, wie z.B. das von U 267 sehr deutlich dokumentiert, das am 17. Oktober über einen Flugzeugangriff wie folgt berichtete:

«Flugzeug hat beim Angriff ganze Magazinladungen in den Rumpf bekommen, ohne Wirkung zu zeigen. Die Brückenbesatzung des U-Bootes glaubte, mehrfach 2-cm-Geschosse von der Flugzeugkanzel abspringen zu sehen.»

Die gegen die U-Boote eingesetzten Grossbomber und Flugboote hatten demnach auf der Rumpf-Unterseite jetzt eine so starke Panzerung, dass sie im Allgemeinen von 2-cm-Flak nicht durchschlagen wurden. Nur so war es zu erklären, dass einzelne Maschinen nach einwandfreier Beobachtung über hundert Treffer bekamen, ohne abzustürzen.

Nach der Niederlage bei den Geleitzugangriffen im Nordatlantik im Mai 1943 ergab es sich im Zuge unserer alten Taktik, die «weichen Stellen» des Gegners anzupacken, von selbst, jetzt wieder mehr die entfernten und unter den veränderten Gesichtspunkten verhältnismässig fruchtbarer gewordenen Operationsgebiete mit U-Booten zu besetzen Wie weit in diesem Gebiet die Abwehr noch schwächer war, musste die Erfahrung lehren.

Im Sinne dieser Ausdehnung der Operationen auf weniger gefährliche Seeräume entschloss ich mich, mit U-Booten auch im Indischen Ozean zu operieren.

In Tokio war unser Marineattaché, Admiral Wenneker, sehr um eine zweckdienliche Koordinierung der deutschen und der japanischen Seekriegführung tätig. Er meldete im Dezember 1942, dass die Japaner den Vorschlag machten, die im japanischen Machtbereich liegenden Häfen Penang oder Sabang als Stützpunkte für Operationen deutscher U-Boote im nördlichen Indischen Ozean zu benutzen.

Diese Ausnutzung kam jedoch erst in Betracht, wenn das von deutschen Booten benötigte richtige Treib- und Schmieröl, die Maschinenverbrauchstoffe und Ersatzteile, vor allem aber auch der geeignete Dauerproviant vorhanden waren, denn die an europäische Kost gewöhnten U-Bootfahrer würden mit dem von den Japanern bevorzugten Proviant nicht auskommen können. Auf Anforderung der Seekriegsleitung hatten die Japaner mit der technischen Vorbereitung des Stützpunktes Penang begonnen und im Übrigen im Frühjahr 1943 noch mehrmals den Wunsch nach Entsendung deutscher U-Boote zum Ausdruck gebracht.

Solange im Atlantik genügend Versenkungschancen bestanden, hatte ich das japanische Anerbieten abgelehnt.

Unter der seit April 1943 veränderten Lage sollte jedoch eine Reihe von IX-c- und IX-d-2-Booten Ende Juni 1943 nach dem Indischen Ozean auslaufen, damit sie bei Aufhören des Südwestmonsums, der wegen seiner steilen, schweren See und schlechter Sicht für Seeoperationen ungünstig war, im nördlichen Teil des Indischen Ozeans überfallartig angreifen und danach den Stützpunkt Penang anlaufen konnten.

Sie versenkten im Indischen Ozean und auf ihrem Hin- und Rückmarsch 57 Schiffe mit 365‘807 BRT, einige weitere Schiffe wurden torpediert. Das erfolgreichste IX-c-Boot war U 510 unter Oberleutnant zur See Eick, das erfolgreichste grosse vom Typ IX-d-2, U 181 unter Fregattenkapitän Freiwald. Diese erfreulich guten Erfolge mussten leider bis zum Ende des Krieges mit dem Verlust von 22 der nach dem Indischen Ozean ausgelaufenen U-Boote bezahlt werden, von denen allein 16 mit Sicherheit durch Flugzeuge versenkt wurden, und zwar zum grössten Teil bereits auf dem Anmarsch im Atlantik.

Es ergab sich, dass *alle* Teile des Atlantik unter starker Luftüberwachung lagen, sei es durch weitreichende viermotorige Maschinen oder durch Trägerflugzeuge von amerikanischen Flugzeugträgern, die auch im Mittel- und Südatlantik zur U-Bootjagd aufgestellt waren. Selbst im Indischen Ozean operierten Flugzeuge, wenn auch im geringeren Masse, gegen die U-Boote. Der Einsatz der Luftwaffe der angloamerikanischen

Seemächte gegen die deutschen U-Boote hatte auf allen Ozeanen eindeutig zugenommen; er blieb bis zum Kriegsende hoch.

Diese Erfahrung ergab sich auch aus den Operationen der U-Boote in den anderen entfernteren Seegebieten.

Die Boote, die wir dorthin schickten, hatten noch Mitte Juni 1943 westlich der Azoren ohne jede Störung aus einem U-Boot-Tanker ihren Brennstoff ergänzen können und waren dann in ihre Operationsgebiete marschiert, die von der Florida-Strasse an der amerikanischen Ostküste bis südlich Rio de Janeiro und von Dakar bis in die innerste Guinea-Bucht an der afrikanischen Küste reichten. Jeder Kommandant hatte ein grosses Seegebiet zugewiesen bekommen, in dem er je nach Schiffsverkehr und Abwehr des Gegners operieren konnte. Beim Ansatz der Boote war also jede Konzentration vermieden worden, um nicht eine entsprechende Konzentrierung der feindlichen Abwehr herbeizuführen.

Zunächst liessen sich die Operationen dieser U-Boote günstig an; denn gleich zu Beginn wurden 16 Schiffe versenkt. Aber sehr bald verstärkte der Gegner seine Luftüberwachung so sehr, dass die Boote, besonders im amerikanischen Raum, Schwierigkeiten hatten, sich überhaupt in ihren Operationsgebieten aufzuhalten.

Auch die Versorgung aus U-Boottankern in See war mittlerweile so gefahrvoll, dass künftig darauf verzichtet werden musste und die U-Boote ihre Operationen entsprechend früher abzubrechen hatten.

Auch in den entfernten Operationsgebieten waren endlich die Verluste, die wir erlitten, soweit wir es erkennen konnten, nur durch Flugzeuge herbeigeführt worden. Unsere Absicht, durch Operieren in den entfernten Seegebieten unsere Verluste einzuschränken, hatten wir nicht erreicht.

Im Juni waren weniger als 2O%, im Juli 1943 aber wieder mehr als 30% der Boote in See verloren gegangen, davon, wie sich später herausstellte, in den wenigen Tagen des Marsches durch die Biskaya ebensoviel wie später während des mehrwöchigen Aufenthaltes im Operationsgebiet. Das Auslaufverbot vom 2. August hatte daher der wirklichen Lage Rechnung getragen.

In der zweiten August-Hälfte 1943 wurden in den Biskaya-Stützpunkten die ersten U-Boote mit dem neuen Funkmess-Beobachtungsgerät «Hagenuk» ausgerüstet. Gleichzeitig erhielt jedes Boot vier von den ebenfalls fertig gewordenen «Horchtorpedos», die den Tarnnamen «Zaunkönig» trugen.

Diese Boote hatten also neben der verstärkten Flakarmierung alle Verbesserungen erhalten, die wir ihnen für ihre wichtigsten Waffen geben konnten. Die Besatzungen waren in Speziallehrgängen gründlich in der Bedienung der neuen Waffen unterrichtet worden.

Wir beabsichtigten, mit diesen Booten möglichst ungesehen, also getaucht, in den Nordatlantik zu marschieren und dort unter gemeinsamer Abwehr von Flugzeugen und Zerstörern einen Geleitzug anzugreifen.

Wir mussten wieder einmal mit stärkeren Kräften im Nordatlantik auch deshalb auftreten, weil unser «B-Dienst» festgestellt hatte, dass bei dem mit einer erheblich hohen Zahl von Flugzeugen durchgeführten Luftangriff auf Hamburg im Juli 1943, dem entsetzlich viele Menschen der Hamburger Bevölkerung zum Opfer fielen, auch die Hunderte von viermotorigen Bombern der 15. und 19. Gruppe der britischen «Küstenkommandos» beteiligt waren, die bisher nur der U-Bootbekämpfung im Nordatlantik gedient hatten. Der vorübergehende Abzug dieser Bombergruppen vom Nordatlantik war offensichtlich die Folge meines an die dort befindlichen U-Boote am 24. Mai gegebenen Rückzugsbefehls, der die Gewässer westlich von Grossbritannien zunächst von U-Booten entblösst hatte.

Mit grösster Spannung verfolgten wir den Ausmarsch durch die Biskaya der Ende August 1943 nach dem Nordatlantik entsandten Boote. Würde das neue Funkmess-Beobachtungsgerät sie besser als die bisherigen vor überraschenden Flugzeugangriffen schützen?

Trotz stärkster feindlicher Luftüberwachung blieb die Zahl der Angriffsmeldungen in der Biskaya gering. Dies zeigte, dass sich die Verhältnisse anscheinend gebessert hatten, was nur dem neuen Hagenuk-Gerät zu verdanken sein konnte. Tatsächlich ging beim Marsch der «Zaunkönig»-Gruppe durch die Biskaya kein Boot verloren.

Bis zum Mai 1944 gerieten von jetzt ab in diesem Seegebiet durchschnittlich nur noch 1 bis 2 U-Boote monatlich in Verlust. Das Gefühl der Erleichterung, mit dem wir diese Entwicklung beobachteten, war gross.

Die «Zaunkönig»-Boote hatten kaum den vorgesehenen Angriffsraum erreicht, als am 20. September 1943 nachts der erwartete Geleitzug auf der Grosskreisroute gesichtet wurde. Bei Hellwerden konnten im Unterwasserangriff zwei Schiffe torpediert werden. Dann jedoch riss die Fühlung infolge starker Luft- und Seesicherung wieder ab. Die gemeinsame Abwehr der Luftsicherung durch gleichzeitiges Obenbleiben der U-Boote am ersten Tage misslang, weil die Boote noch zu entfernt von einander standen. In der Abenddämmerung desselben Tages wurde die Fühlung jedoch wieder hergestellt.

Jetzt hatten es die U-Boote hauptsächlich mit der starken Seesicherung zu tun. Zum ersten Male setzten sie den neuen Horchtorpedo ein.

Am nächsten Tag gelang es einigen Booten, den gezielten Bombenwurf angreifender Maschinen durch Flakfeuer zu verhindern. Sie konn-

ten über Wasser bleiben, nach vorn Raum gewinnen und an den Geleitzug herankommen.

Vier Tage lang hielt der Kampf an, oft durch Nebel unterbrochen und schliesslich wegen Nebels beendet. Die U-Boote meldeten die Vernichtung von 12 Zerstörern mit dem neuen Horchtorpedo, ausserdem von neun Dampfern mit 46'000 BRT durch normale Torpedos. Zwei Boote gingen verloren.

Wir hielten dieses Kampfergebnis an dem Geleitzug für einen guten Erfolg, zumal der schon am zweiten Tage einsetzende Nebel die Angriffschancen der Boote ohne Zweifel ungünstig beeinflusst hatte.

Die Wirkung des «Zaunkönigs» beurteilten wir auf Grund der Meldungen zu günstig. Wie späterhin klar wurde, war die Zahl der versenkten feindlichen Bewachungsfahrzeuge von den Kommandanten zweifellos überschätzt worden. Dies hatte seinen Grund darin, dass die Boote bei kurzen Schussentfernungen sofort nach Abschiessen des Horchtorpedos auf 60 m Tiefe tauchen mussten, weil sie sonst Gefahr liefen, dass der Horchtorpedo ihr eigenes Schraubengeräusch ansteuerte. Bei kurzen Schussentfernungen konnte der Torpedotreffer daher nur gehorcht und leicht mit Wasserbomben-Detonationen verwechselt werden.

Nach den bis heute verfügbaren britischen Angaben wurden in diesem Geleitzugkampf 6 Dampfer mit 36'422 BRT und die Sicherungsfahrzeuge HMS «St. Croix», HMS «Polyander» und HMS «Itchen» versenkt; HMS «Lagan» wurde tordpediert, konnte jedoch eingeschleppt werden. Es ist möglich, dass die zu erwartende Darstellung Captain Roskills weitere Verluste von Geleitfahrzeugen im Verlauf dieser Operation bekanntgeben oder erklären wird, welche Massnahmen des Gegners die sichere Wirkung des Horchtorpedos eingeschränkt haben.

Was wir aus den Geleitzugoperationen des Monats Oktober 1943 lernen sollten, war, dass der Nebel die U-Boote bei der ersten «Zaunkönig»-Operation in besonderem Masse auch vor Luftangriffen geschützt haben musste; denn es gelang ihnen späterhin nicht wieder, sich gegen die feindliche Luftsicherung durchzusetzen. Das verhältnismässig günstige Ergebnis der ersten «Zaunkönig»-Geleitzugoperation wiederholte sich also nicht, sondern es erwies sich in den kommenden Monaten, dass auch die verbesserten Waffen nicht ausreichten, um den Booten genügend Kampfkraft wiederzugeben. Wir mussten die Geleitzugbekämpfung mit Gruppen von U-Booten endgültig aufgeben. Wir konnten nur noch hinhaltend und so ökonomisch wie möglich weiterkämpfen, um die Kräfte des Gegners zu binden. Der Druck auf die Seeverbindungen durfte nicht nachlassen. Er musste auch mit einer genügend hohen Zahl von U-Booten erzeugt werden, denn nur die Furcht vor einer jederzeit möglichen Konzen-

trierung der Boote zu U-Bootgruppen konnte den Gegner davon abhalten, die gegen die U-Boote eingesetzten Flugzeuge und Seestreitkräfte nicht zu vermindern und sie für andere Aufgaben zu verwenden.

Wie schwer auch dieser Kampf noch war, zeigt die Eintragung im Kriegstagebuch des BdU vom 1. Juni 1944:

«Die Aufgabe, die Kräfte des Gegners zu binden, ist – wie sich aus den Beobachtungen der Boote, aus Agentenmeldungen und Nachrichten des B-Dienstes ergibt – bisher gelungen. Die Einsatzzahlen der gegnerischen Luftwaffe und die Zahl der zur Sicherung eingesetzten Fahrzeuge, U-Jagdgruppen und Flugzeugträger hat nicht ab-, sondern zugenommen.

Für den U-Bootsoldaten selbst ist die Aufgabe, einen Kampf im Wesentlichen zur Bindung des Gegners zu führen, besonders schwer. Mehr als bei jeder anderen Waffe war der Erfolg bisher das persönliche Verdienst einer gesamten Bootsbesatzung und gab ihr den besonderen Angriffsgeist und die Zähigkeit und die Härte gegenüber der feindlichen Abwehr. Erfolgsaussichten sind jetzt nur im geringen Masse vorhanden, die Aussichten, nicht von Feindfahrt zurückzukommen, demgegenüber sehr gross, sind doch in den letzten Monaten durchschnittlich nur 7O% der monatlich auslaufenden Boote von ihrer Unternehmung zurückgekehrt.»

Immer wieder überlegten wir daher von Neuem, ob die Fortsetzung des U-Bootkrieges bei den hohen Verlusten noch richtig und noch vertretbar war oder ob ein anderer Weg eingeschlagen werden musste. Aber angesichts der ausserordentlichen Kräfte des Gegners, die wir mit unseren U-Booten banden, ergab sich immer wieder die zwingende Folgerung:

«Der U-Bootkrieg ist mit den vorhandenen Mitteln fortzuführen. Verluste, die zu den augenblicklichen Erfolgen nicht im Verhältnis stehen, müssen in Kauf genommen werden, so bitter sie zu tragen sind.»[5]

Es gab kein anderes Mittel, die gleichen Kräfte im gleichen Umfange zu binden als das U-Boot.

Und nur das U-Boot, das nicht mehr zum Laden der Batterie aufzutauchen brauchte, das unter Wasser schnell und das unter Wasser von langer Ausdauer war, konnte den Kampf wieder aussichtsreich machen. Unser einziger Trost war, dass dieses Boot bereits entstand, dass jede Stunde uns dem Tag näher brachte, an dem es zur Front treten würde.

Im Frühjahr 1944 wurden die ersten Front-U-Boote des alten Typs mit dem «Schnorchel» ausgerüstet, der es ihnen ermöglichte, auch unter

5 K. T. B. des BdU vom 1. 6. 1944.

Wasser ihre Batterien aufzuladen und die Luft im Boot zu erneuern. Das bedeutete, dass auch die herkömmlichen Bootstypen im Verlauf einer Unternehmung überhaupt nicht mehr aufzutauchen brauchten. Ende Mai waren die ersten Mängel dieser neuen Einrichtung beseitigt und erste Betriebserfahrungen gewonnen.

Zur gleichen Zeit wurde die U-Bootführung durch die angloamerikanische Invasion in Frankreich vor eine schwere Entscheidung gestellt. Konnte sie U-Boote auf das flache Wasser des Ärmel-Kanals entsenden, wo Hunderte von Sicherungsfahrzeugen aller Art fahren und ständig feindliche Flugzeuge in der Luft sein würden? Würden sie sich dort überhaupt aufhalten, würden sie dort Erfolge erringen können, so dass ihr sicherlich hoher Einsatz zu vertreten war?

Wir hatten seit 1940 nicht mehr in Flachwassergebieten wie an der englischen Küste operiert. Der «Schnorchel» gab jetzt die Möglichkeit dazu. Die Boote mussten allerdings während der ganzen Dauer ihrer Unternehmung, also wochenlang, unter Wasser bleiben. Konnten die Besatzungen solche ausserordentlichen Anstrengungen physisch und seelisch aushalten? War überhaupt in dem stark überwachten Seeraum die regelmässige Benutzung des «Schnorchels» möglich?

Bei der Entscheidung all dieser Fragen und für den Entschluss, der gefasst werden musste, kam für die U-Bootführung erschwerend hinzu, dass sie über Erfolg und Ergehen der U-Boote im Invasionsraum ausschliesslich auf eventuelle Nachrichten von Seiten des Gegners angewiesen sein würde und erst nach Wochen mündliche Berichte zurückgekehrter U-Bootkommandanten erwarten konnte, weil sie aus diesem Seegebiet ohne Zweifel nicht würden funken können.

Andererseits waren Gelingen oder Abschlagen der Invasion von entscheidender Bedeutung für den weiteren Ablauf des Krieges.

Gerade das U-Boot war dasjenige Kriegsmittel, welches als einzelne Einheit mit einer geringen Zahl von Menschen an Bord einen unverhältnismässig grossen Beitrag zum Kriegserfolg leisten konnte, so schon dann, wenn es nur *ein* einziges Schiff mit Munition, Panzern oder anderen Waffen versenkte, sogar dann, wenn es dabei vernichtet wurde. Wieviel Soldaten mussten geopfert werden, wieviel Material musste eingesetzt werden, um auf dem Lande die gleiche Menge feindlichen Kriegsmaterials auszuschalten oder unschädlich zu machen? Die eigenen Menschen Verluste an Land würden ungleich höher sein. Ich rang schwer um die Entscheidung, aber ich entschloss mich schliesslich doch, U-Boote im Falle der Invasion einzusetzen.

Als sie am 6. Juni 1944 begann, liefen die ersten Boote nach der Seine-Bucht aus. Ich hatte ihnen folgendes gesagt:

«Jedes feindliche Fahrzeug, das der Landung dient, auch wenn es etwa nur ein halbes Hundert Soldaten oder einen Panzer an Land bringt, ist ein Ziel, das den vollen Einsatz des U-Bootes verlangt. Es ist anzugreifen, auch unter Gefahr des eigenen Verlustes.

Wenn es gilt, an die feindliche Landungsflotte heranzukommen, gibt es keine Rücksicht auf Gefährdung durch flaches Wasser oder mögliche Minensperren oder irgendwelche Bedenken.

Jeder Mann und jede Waffe des Feindes, die *vor* der Landung vernichtet werden, verringern die Aussicht des Feindes auf Erfolg.

Das Boot, das dem Feinde bei der Landung Verluste beibringt, hat seine höchste Aufgabe erfüllt und sein Dasein gerechtfertigt, auch wenn es dabei bleibt.»[6]

Es folgten nun die Wochen des härtesten Kampfes der U-Bootwaffe überhaupt. Zurückkehrende Kommandanten meldeten dabei Erfolge, die den weiteren Einsatz rechtfertigten, obwohl schon die körperliche Beanspruchung der Besatzungen durch das wochenlange Unter-Wasser-Leben ausserordentlich war. Der kämpferische Wille der U-Bootmänner war über alles Lob erhaben.

Ich selbst brachte die Seelenstärke, die diese U-Bootbesatzungen an den Tag legten, schliesslich nicht mehr auf. Die Unsicherheit über das Schicksal der eingesetzten Boote, meine Befürchtung, dass der Gegner bei fortschreitender Entwicklung soviele Abwehrkräfte zusammenziehen würde, dass der Einsatz nicht mehr zu verantworten sei, liessen mich am 24. und am 26. August alle noch im Seine-Gebiet eingesetzten U-Boote zurückrufen. Zu meiner grossen Erleichterung meldeten sich fünf Boote auf ihrem Rückmarsch, und zwar wieder mit guten Versenkungsergebnissen.

Welches war das Gesamtresultat des U-Bootkampfes im Seegebiet der Invasion vom 6. Juni bis Ende August 1944?

Nacheinander waren 30 Boote mit «Schnorchel» in 45 Unternehmungen eingesetzt worden, 20 waren hierbei in Verlust geraten. Wir hatten annähernd 1'000 Mann verloren, von denen 238 gerettet worden waren.

Demgegenüber hatten die U-Boote nach englischen Angaben versenkt:
5 Sicherungsfahrzeuge,
12 Schiffe mit 56 845 tons,
4 Landungsfahrzeuge mit 8404 tons.

Durch Minen, die U-Boote gelegt hatten, war ein weiteres Schiff gesunken, durch U-Boottorpedos beschädigt nach englischen Angaben:
1 Sicherungsfahrzeug,

6 Aus dem Operationsbefehl «Kanal» der Kommandanten.

5 Schiffe mit 36'800 tons,
1 Landungsfahrzeug.

Durch U-Bootminen hatten weitere 2 Schiffe Treffer erhalten.

Alle versenkten Schiffe waren mit Kriegsmaterial beladen. Was dies bedeutet, geht am besten aus einer Darstellung hervor, die dem «Ausbildungsbuch» der amerikanischen Luftwaffe während des Krieges entnommen ist.[7] Dort heisst es:

«Wenn ein Unterseeboot zwei 6'000 tons-Schiffe und einen 3'000 tons-Tanker versenkt, ist als Aufzählung dessen, was wir verloren haben, Folgendes typisch: 42 Panzer, acht 15,2-cm-Haubitzen, 88 8,76-cm-Geschütze, 40 4-cm-Geschütze, 24 Panzerspähwagen, 50 Bren-Maschinengewehre auf Selbstfahrerlafetten, 5'210 Tonnen Munition, 600 Gewehre, 428 Tonnen Zubehör für Panzer, 2'000 Tonnen Vorräte und 1'000 Kanister Benzin. Was wäre, wenn die drei Schiffe den Hafen erreicht und die Güter gelöscht hätten! Um dieselbe Menge von Kriegsmaterial durch Bombardierung aus der Luft zu vernichten, müsste der Feind 3'000mal zu erfolgreichen Bombenangriffen starten.»

Ich beurteile daher auch rückblickend in meinem Kriegstagebuch den Einsatz der U-Boote im Invasionsraum:

«Damit ist der U-Bootkampf im Kanal beendet, bei dem sich der alte Geist der U-Bootwaffe wieder hervorragend bewährt hat. Der Gesamtüberblick: zeigt, dass der Einsatz entgegen allen vorherigen Befürchtungen und allen laufend auftretenden Zweifeln richtig war und den äusserst schwierigen Umständen entsprechend gute Erfolge bei zwar schweren, jedoch tragbaren Verlusten gebracht hat. Er hat den Nachschub des Gegners wenn auch nicht entscheidend, so doch empfindlich getroffen und dadurch die Truppen im Landkampf entlastet.»[8]

Als Folge des Durchbruchs der angloamerikanischen Invasionsarmee bei Avranches am 4. August 1944 wurden die U-Bootstützpunkte an der Biskaya für uns nicht mehr benutzbar, so dass wir von Ende August bis Ende September 1944 die Boote nacheinander nach Norwegen verlegten.

Am 1. Juni 1944 hatte ich angeordnet, dass zukünftig kein U-Boot ohne «Schnorchel» mehr im Atlantik verwendet werden dürfe. Die U-Bootführung setzte daraufhin die Boote nach Ausrüstung mit dem „Schnorchel» zum ersten Male seit 1940 wieder unter der englischen Küste an, wobei die Operationsräume nach der offenen See zu unbegrenzt waren. Hierüber steht im Kriegstagebuch des BdU vom 11. September 1944:

7 Training Manual prepared by Airasdevlant, Naval Air Station, Quonset Point, R. I., siehe Morison, Band I, The Battle of the Atlantic, Seite 127/128.

8 K. T. B. des BdU vom 15. September 1944.

«Alle Boote erhalten Befehl, je nach Abwehrlage im West- oder Ostteil ihrer Sektoren zu operieren. Begrenzungen im Ostteil nur Anhalt. Führung ist sich klar darüber, dass grundsätzliches Unterwasseroperieren mit Schnorchelbetrieb unter starker Feindeinwirkung höchste Anforderungen an Leistung besonders junger Besatzungen stellt.

Kommandanten der dicht unter der Feindküste operierenden Boote erhalten nochmals Anweisung, selbst zu entscheiden, ob sie sich wegen Abwehrlage vorübergehend oder grundsätzlich absetzen müssen (Absetzen zur Lagemeldung ausnutzen!), oder ob wegen zu grosser Beanspruchung der Besatzungen und Boote Rückmarsch nicht bereits vor Aufbrauch Brennstoff und Torpedos notwendig ist.»

Die erste Meldung über diesen Einsatz war sehr positiv: U 482 (Kapitänleutnant Graf von Matuschka) hatte sich im Nordkanal, nördlich Irlands, aufgehalten und dort nach englischen Angaben den Zerstörer HMS «Hurst Castle» und vier Schiffe mit 31‘610 BRT versenkt.

Auch weiterer Ansatz in unmittelbarer Küstennähe in der Irischen See und am Westausgang des englischen Kanals sowie vor Cherbourg brachte gute Erfolge. Ebenso bewährten sich in entfernteren Operationsgebieten mit Schnorchel ausgerüstete U-Boote bei Operationen unter Land. So versenkte U 1232 (Kapitän zur See Dobratz) im Oktober 1944 vor Halifax, Neu-Schottland, nach englischen Angaben aus zwei Geleitzügen vier Schiffe mit 24‘331 BRT und torpedierte ein Schiff mit 2‘373 BRT. Selbst westlich Gibraltar konnte U 870 (Korvettenkapitän Hechler) mit gutem Erfolg operieren.

Es ergab sich deshalb bis Ende Januar 1945 für uns die erfreuliche Feststellung, dass die «Schnorchelei» selbst die Boote alten Typs wieder kampffähig gemacht hatte. Der Wirkungsgrad der *im eigentlichen Operationsgebiet* stehenden U-Boote war im zurückliegenden Vierteljahr genau so gross wie im August 1942! Aber der grundlegende Unterschied, was die ökonomische Ausnutzung der U-Boote anbetraf, war der, dass die U-Boote damals von 100 Tagen 60 Tage in See waren und von diesen 60 sich 40 Tage lang im Operationsgebiet befanden, wohingegen z.B. im Dezember 1944 wegen des ungünstigeren Verhältnisses der See- zur Hafenzeit (wir hatten unsere Reparaturplätze an der Biskaya verloren), wegen der hierdurch bedingten längeren Anmarschstrecken und wegen der zeitraubenden, ständigen Unterwasserfahrt mit Schnorchel, sie durchschnittlich nur 37 Tage in See und davon nur 9 Tage im Operationsgebiet waren. Daher waren die absoluten Versenkungszahlen erheblich geringer als 1942. Dies konnte sich erst bei den neuen U-Boottypen mit ihren höheren Unterwasser-Geschwindigkeiten wieder ändern.

Das schönste Ergebnis der letzten Monate, wie es Ende Januar 1945 festgestellt werden konnte, war jedoch die Tatsache, dass die Verluste erheblich gesunken waren; sie betrugen 10,4% der in See befindlichen U-Boote und waren damit kaum höher, als im zweiten Halbjahr des Jahres 1942 und niedriger als im Jahre 1940 und 1941.

So war durch die günstigen Ergebnisse, die wir mit dem Schnorcheleinbau erzielten, und durch die unerschütterliche Initiative der U-Bootkommandanten und ihrer Besatzungen aus dem hinhaltenden Kampf wieder eine offensive Kampfführung in den Küstengewässern des Gegners geworden.

Es erwies sich sogar, dass für die U-Boote der Aufenthalt auf flachem Wasser in der Nähe der verschiedenartig gestalteten Küsten mit ihren Kabbelungen der Gezeitenströme auch Vorteile hatte, weil sie z.B. unter Wasser für die Horchgeräte der Überwachungsfahrzeuge schwerer zu erfassen waren.

Bei diesen Flachwasser-Operationen wurden die Kommandanten immer wieder besonders darauf hingewiesen, dass sie sich grundsätzlich anders verhalten sollten, als es der Gegner erwartete, dass sie also z.B. unter der Küste Geleitzüge möglichst nicht aus dem tiefen, sondern aus dem flachen Wasser der Landseite her angreifen und auch nach dem Angriff sich nach Land zu verholen sollten.

Bei dieser günstigen Entwicklung von Erfolgen und Verlusten entschloss sich die U-Bootführung Ende Januar 1945, auch die Boote, die im Februar einsatzbereit würden, wieder unter die Küste des Feindes zu schicken.

Dieser Entschluss war nicht leicht. Der Gegner konnte und musste die Abwehr in seinen Gewässern verstärken. Die nahezu völlige Einschränkung des Funkens, die für die U-Boote unerlässlich sein würde, musste dazu führen, dass die U-Bootführung jetzt erst nach mehreren Wochen, nämlich nach der Beendigung einer Schnorchel-Unternehmung, statt wie früher bereits nach 7 bis 14 Tagen, von dem Schicksal der Boote im Operationsgebiet und etwa eintretenden ungünstigen Entwicklungen Kenntnis erhielt, so dass Gegenmassnahmen, die sie hätte treffen können, leicht zu spät kommen konnten.

Andererseits war jedes Schiff mit Kriegsmaterial für die Invasionsarmee, das nach Frankreich und zur Schelde-Mündung bestimmt war und das wir unter der englischen Küste versenkten, eine Entlastung für unseren Kampf an Land.

Weiter kam es immer wieder darauf an, die leichten Seestreitkräfte des Gegners durch unsere U-Bootangriffe an seine eigenen Küsten zu binden, damit sie nicht frei wurden, um unseren Küstenverkehr in der Nordsee,

im Skagerrak und an der langgestreckten norwegischen Küste anzugreifen. Dort liefen z.B. seit Ende November 1944 ununterbrochen umfangreiche Transporte, die deutsche Truppenverbände zur Verstärkung unserer Front nach Deutschland brachten.

Der Ende Januar gefasste Entschluss, die U-Boote in gleicher Weise wie in den letzten Wochen anzusetzen, fand eine bedeutsame Stütze in den günstigen Berichten der von Februar bis Anfang März 1945 aus diesen Operationsgebieten zurückkehrenden Kommandanten.

Im Laufe des März stieg jedoch unsere Sorge wieder an, weil aus dem Funkbetrieb des Gegners keine Anzeichen für die Tätigkeit von U-Booten zu erkennen waren. Am 13. März 1945 erhielten wir dagegen von U 260 (Oberleutnant zur See Becker) durch Funkspruch die Meldung, dass er, auf 80 m Tiefe, etwa 20 m über dem Grund, durch eine Mine schwer beschädigt wurde, dass er gerade noch an die Oberfläche gelangt sei und nun dabei wäre, die Besatzung von dem sinkenden Boote an die irische Küste auszuschiffen.

Wir hatten damit den Beweis, dass der Gegner tiefliegende Minensperren gegen die U-Boote ausgelegt hatte. Die U-Bootführung hatte mit dieser Abwehrmassnahme gerechnet und seit Oktober 1944 den Booten Richtlinien zu ihrer Umgehung gegeben. So sollten die U-Boote in Seegebieten, wo wir Minensperren vermuteten, nicht tiefer als 15 bis 30 m unter der Oberfläche marschieren, weil in dieser geringen Tiefe Minen wegen möglicher Gefährdung der Schiffahrt unwahrscheinlich waren.

Angesichts des Fehlens jeglichen Anhalts über die Wirksamkeit unserer U-Boote und nach der Meldung von U 260 funkten wir jetzt den Booten, dass sie sich von den Küsten abzusetzen hatten oder bei zu starker Abwehr den Rückmarsch antreten sollten.

Wir erfuhren jedoch vom Ablauf der einzelnen Operationen und von der Auswirkung der getroffenen Massnahmen bis zur Kapitulation fast gar nichts mehr. Erst nach dem Kriege war der schwere Rückschlag zu erkennen, den wir erlitten hatten. Die Verluste waren von sechs im Januar auf 29 U-Boote im April 1945 gestiegen. Die Ursachen des jähen Ansteigens der Verluste werden erst ganz geklärt werden können, wenn das amtliche englische Seekriegswerk für diesen Zeitabschnitt vorliegt.

Auch in den deutschen Häfen und Gewässern erlitten wir noch in den letzten Wochen des Krieges durch den ständig zunehmenden Druck der feindlichen Luftwaffe auf den immer mehr beschränkten deutschen Raum starke Verluste.

Während die Boote der neuen Typen XXI und XXIII erprobt und ihre Besatzungen ausgebildet wurden, ergab sich noch eine Reihe von technischen Kinderkrankheiten, die in Anbetracht der Tatsache, dass es

sich um neue Typen handelte, die nach einem neuen Verfahren gebaut waren, nur natürlich waren. Diese ersten Mängel verzögerten zwar Ausbildung und Erprobung, aber das schliessliche Ergebnis der Versuche war sehr befriedigend. Die höchste Unterwasser-Geschwindigkeit der Boote des Typs XXI betrug 17,5 sm std., ihre Unterwasser-Marschfahrt, die mit 5,5 sm std. sehr hoch war, war zugleich in hohem Masse geräuschlos. Der Aktionsradius des Typs XXI war so gross, dass er alle Seeräume des Atlantik, z.B. auch Kapstadt, erreichen, sich dort noch 3 bis 4 Wochen zur Operation aufhalten und dann ohne Brennstoffergänzung in die Heimat zurückkehren konnte. Mit neuen Geräten und nach neuen Schiessverfahren konnten diese Boote blind die Schussunterlagen genau ermitteln und aus 50 m Wassertiefe schiessen.

Die gleichen Eigenschaften besass der Typ XXIII mit der Einschränkung, dass Unterwasser-Höchstgeschwindigkeit und Aktionsradius entsprechend der Bootgrösse geringer waren.

Durch diese Typen war die Überlegenheit, die die Abwehr dem U-Boot gegenüber seit 1943 gewonnen hatte und die im Wesentlichen auf der Überwasserortung mit Hilfe kürzester Wellen beruhte, ausgeschaltet. Das U-Boot blieb, für die Ortung nicht feststellbar, unter Wasser, operierte in schützender Tiefe und griff auch nur aus ihr heraus an. Neue Möglichkeiten für den Einsatz der U-Bootwaffe waren eröffnet, neue Erfolge in greifbare Nähe gerückt.

Die Engländer hatten die Entwicklung dieser Typen in den beiden letzten Kriegs jähren mit Sorge verfolgt. Auf der Konferenz von Jalta im Februar 1945 forderten die englischen Teilnehmer von Stalin, dass er möglichst schnell Danzig einnehmen solle, weil dort 3O% der neuen deutschen U-Boote gebaut würden. «Es würde für die alliierten Luft- und Überwasserstreitkräfte sehr schwer sein, diese neuen U-Boottypen zu bekämpfen, weil sie eine hohe Unterwasser-Geschwindigkeit haben und mit den neuesten technischen Geräten ausgerüstet sind.»[9]

Im Schlussbericht der Jalta-Konferenz, der von den Chefs der verbündeten Stäbe Präsident Roosevelt und Premierminister Churchill vorgelegt wurde, heisst es:

«Die Möglichkeit, dass deutsche U-Boote wieder eine ernste Gefahr für unsere Schiffahrt im Nordatlantik bilden könnten, erregt unsere Besorgnis.» [10]

9 Die offiziellen Jalta-Dokumente des U. S. State Department, deutsche Ausgabe, Seite 69; auch Seite 60, Seite 62/63, Seite 67.

10 Die offiziellen Jalta-Dokumente des U. S. State Department, deutsche Ausgabe, Seite 245/246/247.
IV. Durchführung des allgemeinen strategischen Konzepts.

Durch die immer stärker werdenden Bombenangriffe auf Deutschland verzögert, kamen die ersten neuen Boote des Typs XXIII erst im Februar, das erste von Typ XXI nicht vor dem April 1945 zur Front.

Die U-Boote des Typs XXIII errangen unmittelbar unter der englischen Ostküste gute Erfolge. So drang z.B. U 2336 (Kapitänleutnant Klusmeier) in den Firth of Forth ein und versenkte südöstlich von May Island 2 Schiffe. Das Urteil der Kommandanten über ihre Boote vom Typ XXIII war:

«Ideales Boot für kurzfristige Unternehmungen in Küstennähe, schnell, wendig, einfache Tiefensteuerung, geringe Ortungs- und Angriffsfläche. Der Gegner ahnt mehr, dass ein Boot da ist, als dass er den klaren Beweis und die Position erhält.»

Es stellte sich auch heraus, dass die Seeausdauer des Typs XXIII mit 2 bis 3 Wochen zu gering angenommen war. U 2324 z.B. war 36 Tage in See; die Praxis übertraf unsere Erwartungen um fast das Doppelte.

Keines der *8* U-Boote des Typs XXIII, die in den schwierigen Operationsgebieten unter der feindlichen Küste eingesetzt waren, ging verloren.

Das erste Boot vom Typ XXI, U 2511, war einem besonders bewährten Kommandanten, Korvettenkapitän Schnee, und einem in gleicher Weise erfahrenen Leitenden Ingenieur, Kapitänleutnant (Ing.) Suhren, anvertraut. Das Boot lief am 30. April 1945 von Bergen in Norwegen zu seiner ersten Unternehmung aus. Am 4. Mai 1945 erhielten jedoch alle

Beseitigung Deutschlands.

Der U-Boot-Krieg.

7. Die Möglichkeit, dass deutsche U-Boote wieder eine ernste Gefahr für unsere Schiffahrt im Nordatlantik darstellen können, erregt unsere Besorgnis. Es ist noch zu früh, das Ausmass zu bemessen, in dem eine solche Offensive erfolgreich sein könnte, und wir schlagen vor, die Angelegenheit am 1. April 1945 neuerlich zu prüfen.

8. Inzwischen haben wir folgende Gegenmassnahmen vereinbart:

A. Die Stärke der Oberwasser-Jagdgruppen und U-Boot-Abwehrfluggeschwader soweit wie praktisch möglich auszubauen.

B. Die «marginalen» Bombardements auf Werften aufrechtzuerhalten und diese womöglich zu steigern, wobei man sich soweit als möglich auf Hamburg und Bremen konzentriert.

C. «Marginale» Anstrengungen gegen Operationsstützpunkte aufrechtzuerhalten, bereit, jene zu verstärken, wenn die Stützpunkte über den Fassungsraum der Betonunterkünfte hinaus besetzt sind.

D. Die Luftminenaktion gegen U-Boote einschliesslich der Trainingsgebiete womöglich um 10 Prozent zu erhöhen.

E. Die Gewässer über die in obigem Absatz D genannten Gebiete hinaus unter Verwendung von Oberwasser-Minenlegern und Luftfahrzeugen von Flugzeugträgern aus zu verminen.

F. Die Unternehmungen gegen feindliche Minensuchboote zu intensivieren.

G. Die Unternehmungen gegen feindliche Schiffe, die zur Versorgung der U-Boot-Stützpunkte verwendet werden, aufrechtzuerhalten und zu verstärken.

U-Boote im Zuge meiner Massnahmen, den Krieg zu beenden, Angriffsverbot. Korvettenkapitän Schnee meldete über seine kurze Fahrt mit U 2511:

«Auf Ausmarsch zum erstenmal Feindberührung mit U-Jagdgruppe in der Nordsee. Feststellung, dass dem Boot mit der hohen Unterwassergeschwindigkeit diese U-Jagdgruppen nichts mehr anhaben können. Mit geringer Kursänderung von 30 Grad unter Wasser davongelaufen. Nach dem Schiess verbot am 4. Mai auf Rückmarsch nach Bergen; wenige Stunden später, englischen Kreuzer mit mehreren Zerstörern getroffen. Unterwasserangriff gefahren, in die Sicherung gestossen und auf 500 m Schussentfernung Kreuzer erreicht. Alles unbemerkt, wie sich bei späterer Unterredung in Bergen herausstellte, als ich von den Engländern dort auf dem Kreuzer verhört wurde.

Meine Erfahrungen: Boot war hervorragend, im Angriff und in der Abwehr etwas ganz Neues für den U-Bootfahrer.»

Ich möchte meinen Bericht über die letzten Monate des U-Bootkrieges abschliessen mit Churchills Darstellung der deutschen U-Bootwaffe.[11] Er schreibt:

«Selbst nach dem Herbst 1944, als sie gezwungen war, ihre Basen an der Biskaya zu verlassen, verzweifelte sie nicht. Die Front-U-Boote waren nun mit einem Schnorchel ausgerüstet und bekamen während der Tauchzeit, wenn sie ihre Batterien aufluden, frische Luft durch ein Rohr. Diese U-Boote waren aber nur eine Überleitung zu der neuen Art von U-Bootkriegführung, die Dönitz geplant hatte. Er rechnete auf den Zeitpunkt, an dem die neuen Bootstypen bereit wurden, von denen jetzt sehr viele im Bau waren. Die ersten standen bereits in der Erprobung. Der wirkliche Erfolg hing für Deutschland davon ab, dass sie rechtzeitig in grossen Zahlen in Dienst gestellt werden konnten. Ihre hohe Unterwasser-Geschwindigkeit belastete uns mit neuen drohenden Problemen und würde tatsächlich, wie es Dönitz voraussagte, die U-Bootkriegführung revolutioniert haben.»

Churchill beendet diesen letzten Abschnitt seiner Schilderung der deutschen U-Bootwaffe im letzten Band seiner Erinnerungen mit den Worten:

«Mit erstaunlicher Standhaftigkeit und ungeachtet aller Verluste harrten sechzig bis siebzig U-Boote bis fast ganz zum Schluss an der Front aus. Ihre Erfolge waren nicht bedeutend, aber sie trugen in der Brust

11 Churchill, The Second World War, Band 6, Seite 472.

unbeirrbar die Hoffnung auf einen Umschwung im Seekrieg ... Die Endphase des Kampfes lag in den deutschen Küstengewässern. Alliierte Luftangriffe vernichteten viele U-Boote, aber als Dönitz die Kapitulation anordnete, standen immer noch nicht weniger als neunundvierzig in See. So gross war die Hartnäckigkeit des deutschen Widerstandes, so unerschütterlich die Tapferkeit der U-Bootfahrer.»

22. Kapitel

Staatsoberhaupt

Die deutsche Reichsregierung war im Januar 1945 in den Besitz des englischen Operationsbefehls «Eclipse» gelangt, der die «Planung und die Vorbereitungen für die Massnahmen bei einer Besetzung Deutschlands» nach Vollzug seiner bedingungslosen Kapitulation enthielt. In einer Karte, die diesem Befehl beigegeben war, war die Aufteilung Deutschlands unter die Sowjetunion, die Vereinigten Staaten und Grossbritannien eingezeichnet. Sie entsprach etwa der tatsächlichen späteren Zoneneinteilung, mit Ausnahme des französischen Besatzungsgebietes, das den Franzosen erst auf der Jalta-Konferenz im Februar 1945 von den Alliierten zugebilligt wurde.

Die beabsichtigte Teilung und die im Morgenthau-Plan niedergelegten Methoden, die für die Behandlung Deutschlands vorgesehen waren, liessen das Ende unseres Lebens als geschlossene Nation befürchten.

Die Schärfe dieser Bedingungen hatte zur Folge, dass die politischen Hemmungen, die auf unserer Seite gegenüber einer sofortigen Beendigung des Krieges durch eine bedingungslose Kapitulation bestanden, entsprechend stark waren.

Zu diesen politischen Bedenken traten noch schwerwiegende praktische Hindernisse dazu.

Am 12. Januar 1945 hatten die Russen ihre Offensive an unserer Ostfront begonnen. Sie waren in Schlesien eingebrochen und hatten die mittlere Oder bei Küstrin und Frankfurt erreicht. Die Deutsche Wehrmacht hatte an unserer Ostgrenze ihre natürliche militärische Aufgabe, den Schutz unserer deutschen Ostbevölkerung und ihres Heimatlandes, nicht erfüllen können. Die Menschen fluteten daher aus diesen Gebieten nach Westen, um sich vor dem russischen Einmarsch zu retten. Furcht und Grauen erfüllten sie. Sie wussten, was die sowjetische Armee ihnen bringen würde. Als Goldap an der ostpreussischen Grenze mit einigen Dörfern im Oktober 1944 verlorengegangen war, hatten die Russen die deutsche Bevölkerung dort unter entsetzlichen Grausamkeiten niedergemetzelt.

Auch ein Aufruf des sowjetischen Schriftstellers Ilja Ehrenburg an die russischen Soldaten zeigte der deutschen Bevölkerung, was ihr bevorstand. Dieser Aufruf lautete: «Tötet, tötet! Es gibt nichts, was an den Deutschen unschuldig ist, an den Lebenden nicht und nicht an den Ungeborenen! Folgt der Weisung des Genossen Stalin und zerstampft für immer das Faschistische Tier in seiner Höhle. Brecht mit Gewalt den Rassenhochmut der germanischen Frauen. Nehmt sie als rechtmässige Beute. Tötet, ihr tapferen, vorwärtsstürmenden Rotarmisten!»

Die Rettung der deutschen Ostbevölkerung hielt ich unter diesen Umständen für die erste Pflicht, die der deutsche Soldat noch zu erfüllen hatte. Wenn wir zu unserem Schmerz den Ostdeutschen ihr Heimatland nicht erhalten konnten, so durften wir sie bei der Rettung ihres nackten Lebens keinesfalls im Stich lassen. Allein dafür bereits musste der Soldat an der deutschen Ostfront weiterkämpfen.

Es kam aber noch ein zweites hinzu. Eine andere Beendigung des Krieges als durch bedingungslose Kapitulation kam nach dem Willen der Alliierten nicht in Frage. Für die deutschen Truppen bedeutete dies, dass jede Bewegung mit der Unterzeichnung der Kapitulation aufhören würde. Sie mussten dort, wo sie standen, ihre Waffen niederlegen und sich in Kriegsgefangenschaft begeben. Kapitulierten wir in den Wintermonaten 1944/45, so würden 3^2 Millionen Soldaten der Ostfront, die noch weit von der angloamerikanischen Front entfernt stand, in russische Gefangenschaft kommen. Sie aufzunehmen, zu verpflegen und unterzubringen, wäre den Russen selbst bei bestem Willen organisatorisch nicht möglich gewesen. Sie hätten im kalten Winter auf freiem Felde kampieren müssen. Eine entsetzliche Todesquote wäre die sichere Folge gewesen. Wie schwierig es ist, grosse Zahlen von Kriegsgefangenen plötzlich unterzubringen und zu verpflegen, zeigten die Ereignisse bei der Kapitulation im jahreszeitlich günstigeren Monat Mai selbst im Westen, wo es den Engländern und Amerikanern nicht gelang, die deutschen Kriegsgefangenen ausreichend zu versorgen, so dass eine grosse Zahl von ihnen starb.

Es war also klar, dass die Beendigung des Krieges im Winter 1944/45, angesichts der Forderung der Alliierten nach einer Kapitulation ohne Bedingungen, den Tod von Millionen von Menschen der deutschen Zivilbevölkerung und von Soldaten der Ostfront bedeutet hätte. Niemand, der damals an verantwortlicher Stelle in der Wehrmacht stand, konnte zu einem solchen Schritt raten. Keiner der bedauernswerten Flüchtlinge aus dem Osten wäre damit einverstanden gewesen, den Russen ausgeliefert zu werden, kein deutscher Soldat wollte in russische Gefangenschaft geraten. Die Soldaten hätten den Befehl, stehen zu bleiben und sich gefangennehmen zu lassen, nicht befolgt. Sie hätten wie die Zivilbevöl-

kerung versucht, sich nach dem Westen zu retten. So hätte auch keiner der führenden Männer zu diesem Zeitpunkt den Kapitulationsvertrag unterzeichnen können, ohne zu wissen, dass er gebrochen werden würde, aber auch ohne zu wissen, dass damit eine grosse Zahl von deutschen Menschen im Osten ihrem Schicksal überlassen werden müsste und vernichtet worden wäre – eine Entscheidung, die niemand auf sein Gewissen nehmen konnte.

So schmerzlich es war, angesichts dieses Zwangs im Winter 1944/45 den Krieg fortsetzen zu müssen und an allen Fronten und auf allen Meeren noch Soldaten zu opfern und Verluste der Zivilbevölkerung durch Bombenangriffe in Kauf zu nehmen, so musste das alles doch notgedrungen geschehen, weil die Verluste dann immer noch geringer waren, als wenn der deutsche Ostraum vorzeitig aufgegeben worden wäre. Jeder militärische Führer, der sich die Frage stellte, ob die Kapitulation zu dieser Zeit das kleinere Übel wäre, durfte nicht vom Standpunkt des deutschen Westens oder Ostens aus urteilen, sondern nur unter Beachtung des *ganzen* deutschen Schicksals. Er konnte zwar verstehen, dass die westdeutsche Bevölkerung nach der Beendigung des Krieges verlangte, weil jeder weitere Tag, an dem noch gekämpft wurde, für sie scheinbar nur Nachteile brachte. Dieser Forderung durfte er aber auf keinen Fall nachgeben. Sie war einseitig, oft unduldsam gegenüber den deutschen Mitmenschen aus dem Osten, ja sie übersah sogar, dass auch Soldaten aus westdeutschen Familien bei ihrer Erfüllung verloren gehen mussten. Er durfte auch nicht dem Fehler des einen oder anderen Gauleiters verfallen, der ohne Rücksicht auf andere Bevölkerungsteile aus dem zu erwartenden deutschen Zusammenbruch am Ende des Krieges allein nur seinen eigenen Gau retten wollte.

Ich habe im 17. Kapitel bereits dargestellt, warum ich die Annahme der Forderung des Gegners nach bedingungsloser Kapitulation von mir aus nicht vorschlagen konnte. Es wurde von der Staatsführung auch nie an mich als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine die Frage gestellt, ob der Krieg beendet werden müsse.

Solange die deutschen Armeen im Osten noch weit vor den anglo-amerikanischen Linien standen, hätte ich diese Frage aus den dargelegten Gründen auch verneint, wenn sie an mich herangetreten wäre.

Voraussetzung für das militärische Ziel, deutsche Menschen aus dem Ostraum zu retten, war Ordnung an der Front und im Innern. Jedes Chaos hätte nur mehr Blut gekostet. Dieses militärische Ziel, dessen Offenbarung damals im Hinblick auf die Gegner natürlich nicht möglich war, erklärt viele meiner damaligen Befehle.

Eines glaubte ich im Winter 1944/45 nicht, nämlich, dass man weiter-

kämpfen müsse, weil ein Bruch zwischen den West-Alliierten und der Sowjetunion zu erwarten sei. Wenn mir auch die angloamerikanische Politik der vollständigen Ausschaltung der deutschen Kontinentalmacht im eigenen angloamerikanischen Interesse unverständlich war – denn das hierdurch entstehende Vacuum musste zwangsläufig durch eine Machtvergrösserung des Ostens ausgefüllt werden –, so glaubte ich doch nicht, dass die West-Alliierten dies damals schon einsehen würden. Das war angesichts ihrer Kriegspropaganda und Kreuzzugsstimmung gegen das nationalsozialistische Deutschland einfach nicht denkbar.

Schon ab Sommer 1944 hatte sich mit dem Abfall Finnlands, dem Näherrücken der Ostfront an die deutsche Grenze und der Bedrohung Ostpreussens für die Kriegsmarine immer mehr die Hauptaufgabe ergeben, die Ostfront durch Seetransporte über die Ostsee mit Nachschub an Menschen, Waffen, Munition und Material zu versehen, und Verwundete, Flüchtlinge und Heeresteile auf den gleichen Schiffen bei ihrer Rückkehr nach Westen zu überführen. Als dann nach dem Durchbruch der Russen im Januar 1945 das Land und die Werften und Ausbildungsstützpunkte an der östlichen Ostsee bedroht wurden oder verloren gingen, war es endgültig klar, dass die U-Bootwaffe mit ihren neuen, der Abwehr wieder überlegenen Booten nicht mehr im grossen Stil zum Einsatz kommen würde.

Der U-Bootkrieg war damit nicht mehr Hauptaufgabe der Kriegsmarine. Ich stellte grosse Teile von ihr auf die Unterstützung der Ostfront und die Rettung deutscher Menschen um. Marinepersonal, das für die Besetzung im Bau befindlicher U-Boote und Kriegsschiffe bereitgestellt gewesen war oder anderweitig entbehrlich wurde, gab ich an das Heer ab oder fasste es zu Marineeinheiten und -divisionen zusammen, die an Land gegen die Russen eingesetzt wurden. Im Lauf der letzten Kriegsmonate nahmen auf diese Weise ungefähr 50'000 Mann Marinepersonal an der Verteidigung deutschen Raumes im Osten am Landkampf teil. Hierbei fiel der Kommandeur der II. Marinedivision, Vizeadmiral Scheurlen.

Aus der Nordsee und dem Norwegen-Raum wurden Seestreitkräfte für die Ostsee abgezogen, soweit es die Rücksicht auf die Aufrechterhaltung des dortigen Seeverkehrs erlaubte. Hier wurden sie dringend zur Sicherung der Seewege und der Handelsschiffe gebraucht, die für die Ostfront und den Flüchtlingstransport eingesetzt waren. Der deutsche Handelsschiffsraum war für die Ostseetransporte von entscheidender Bedeutung. Er wurde von dem Reichskommissar für die Seeschiffahrt, Gauleiter Kaufmann in Hamburg, bewirtschaftet. Kaufmann unterstand in seiner Aufgabe als Reichskommissar für die Seeschiffahrt unmittelbar Hitler.

Die Gesamtlage im deutschen Ostraum und die Verhältnisse an der Ostfront machten jedoch jetzt die Zusammenfassung aller dort benötigten Kräfte in einer Hand notwendig. Daher wurde die noch vorhandene deutsche Handelsschiffstonnage mir unterstellt, und unter einheitlicher Führung zusammen mit den Seestreitkräften und möglichst hohem Wirkungsgrad für die Ostseetransporte verwandt. Ich beauftragte mit der Oberleitung den Konteradmiral Engelhardt. Er war ein Mann, der bereits durch seine bisherigen Dienststellungen in der Kriegsmarine Erfahrungen auf dem Gebiet der Handelsschiffahrt besass. Er hat ein wesentliches Verdienst daran, dass es der Marine in den letzten Kriegsmonaten gelang, auf dem Wasserwege neben dem nach Osten gehenden Nachschub für die Front über zwei Millionen Menschen aus West- und Ostpreussen und Pommern über See nach Westen zu retten.

Die Leiter dieser Transportorganisation an der Front waren im Westen der Ostsee der Marineoberbefehlshaber Ost in Kiel, Generaladmiral Kummetz, und in der östlichen Ostsee für Ost- und Westpreussen der Admiral Burchardi. Beide waren für ihre vielseitige Tätigkeit mit entsprechenden Sonderstäben ausgerüstet. Das Hauptverdienst an der gelungenen Durchführung dieser Transporte gebührt jedoch den Besatzungen der Kriegs- und Handelsschiffe, die in unaufhörlichem Einsatz an der Front diese Aufgabe meisterten.

Ich hatte dafür gesorgt, dass keine örtlichen Stellen hindernd oder zerstörend in den Werft- und Hafenbetrieb der noch verfügbaren Seehäfen eingreifen durften. Überall auf den Werften musste mit Hochdruck gearbeitet werden, um die Handels- und Kriegsschiffe fahrbereit zu halten. Sie waren in den Häfen und in See häufig Luftangriffen ausgesetzt. Ausserdem traten Beschädigungen durch Minen und Torpedos russischer U-Boote ein, und die ständige Beanspruchung der Maschinenanlagen machte häufigere Reparaturen nötig. Diese mussten im Interesse der Transportaufgabe so schnell wie möglich ausgeführt werden.

Als Hitler am 19. 3. 1945 den bekannten Zerstörungsbefehl unter dem Stichwort «verbrannte Erde» erliess, kam es mir darauf an, Massnahmen, welche daraus für die Marine ausgelöst werden konnten, unter meine Kontrolle zu bekommen. Ich erwirkte am 23. 3. 1945 einen Befehl von Hitler, dass Zerstörungen in den Seehäfen meiner Genehmigung bedurften. In den am 25. März 1945 vom Oberkommando der Wehrmacht erlassenen Ausführungsbestimmungen wurde dies angeordnet. Ich beauftragte in den Seestädten die Kriegsmarinedienststellen als meine Organe mit diesem gesamten Fragenkomplex.

Die Steuerung der Seetransporte machte es auch erforderlich, dass ich mir von Hitler die Kohlen- und Treibstoffverteilung in Norddeutschland

übertragen liess. Ich musste sicherstellen können, dass die Transportschiffe den notwendigen Brennstoff bekamen.

Als dann durch den Vorstoss der Russen an die mittlere Oder bei Küstrin und Frankfurt und das Vordringen der amerikanischen Offensive nach Mitteldeutschland eine Aufspaltung des Reiches in einen Nord- und Südteil drohte, ordnete Hitler am 10. April vorsorglich an, dass mir die Befehlsgewalt in Norddeutschland übertragen werden sollte, was aber nur besagte, dass ich, falls die Anordnung in Kraft träte, die notwendigen Entscheidungen auf dem zivilen Sektor zu treffen hätte. Der Befehl über die militärischen Operationen sollte nur an mich übergehen, falls Hitler und das Oberkommando der Wehrmacht sich nicht mehr im Nordraum befänden, sondern in den deutschen Südraum auswichen.

Für meine Aufgaben zu Lande wurden mir als Reichskommissar für den zivilen Sektor der Bremer Gauleiter Wegener und für die militärischen Landoperationen der General Kinzel zugeteilt.

Im Zuge dieser Anordnung Hitlers ging ich am 22. April 1945 unmittelbar vor der Einschliessung Berlins durch die Russen nach *Plön* in Holstein.

Die Übertragung des Befehls über den Nordraum auf mich war ohne mein Zutun erfolgt. Ich hielt diese Massnahme für grundsätzlich richtig. Dass die in der Anordnung Hitlers vorgesehene Verteidigung des Nordens praktisch nicht durchführbar war, erkannte ich bald in aller Klarheit auf Grund der in Plön sofort angestellten Untersuchungen. Aber meine Ernennung versetzte mich doch in die Lage, auch die zivilen Dienststellen und Staatsorgane, soweit erforderlich für die Weiterleitung der auf dem Lande aus Ostdeutschland kommenden Flüchtlingstrecks zu koordinieren. Jede Unordnung störte und behinderte den Transport über See oder auf dem Lande und musste mit Menschenverlusten bezahlt werden. Eigenmächtigkeiten oder Mangel an Zusammenarbeit, die sich auf den Zustrom und die Unterbringung der Flüchtlinge nachteilig auswirkten, mussten daher verhindert oder abgestellt werden. Ich bat am 23. April die Gauleiter von Mecklenburg, Schleswig-Holstein und Hamburg zum Zwecke einer entsprechenden Zusammenarbeit zu mir nach Plön. Nur zwei von ihnen erschienen, der Gauleiter Hamburgs, Kaufmann, kam nicht. Er versagte sich einer Zusammenarbeit. Mir wurde dann bald klar, dass er schon seit Mitte April eine möglichst schnelle Sonderkapitulation für Hamburg erstrebte. Einer solchen eigenmächtigen Übergabe Hamburgs an die Alliierten, dem Kampfabschnitt entsprechend an die Engländer, konnte ich jedoch zu diesem Zeitpunkt keinesfalls zustimmen. Denn für die Aufnahme der Flüchtlinge aus Ost- und Westpreussen und aus Pommern, die über Land nach dem Westen treckten oder über See

kamen, musste ein ausreichend grosses Gebiet zur Verfügung bleiben. Dafür kam nur noch Schleswig-Holstein in Frage, weil nicht zu erwarten war, dass Mecklenburg, welches nach der uns bekannten Besatzungskarte der Alliierten zur russischen Zone gehören sollte, auf die Dauer gehalten werden konnte. In Schleswig-Holstein lag zudem der Kriegsmarinehafen Kiel, der Stütz- und Ausgangspunkt für den gesamten Transporterdienst der Kriegsmarine in der Ostsee und zugleich der Sitz der dazugehörigen Befehlsorganisation. Kapitulierte Hamburg, so würde den Engländern auch sofort Schleswig-Holstein in den Schoss fallen und die Kriegsmarinehäfen sowie die für die Rückführung der Flüchtlinge noch offenen Häfen der Handelsschiffahrt hierdurch verlorengehen. Die militärische Organisation der Kriegsmarine für die Seetransportaufgaben würde von der englischen Besatzungsmacht aufgehoben, die Marinesoldaten zu Gefangenen gemacht und den Flüchtlingstransporten damit ein Ende gemacht werden. Anlandungen von Flüchtlingen aus dem Osten würden dann nicht mehr möglich sein. Ob für die über Land kommenden Trecks der Aufnahmeraum Schleswig-Holstein auch nach seiner Besetzung durch die Engländer noch offen sein würde, war ganz unsicher. Die Aufnahme hing dann auf jeden Fall von der englischen Zustimmung ab. Die Einstellung der Engländer zu dieser Frage kannten wir jedoch nicht.

Weil die Engländer aller Wahrscheinlichkeit nach Rücksicht auf ihre russischen Verbündeten nehmen würden, war es auch nicht zu erwarten, dass sie die Angehörigen der deutschen Weichselarmee, die vom linken Oderufer her sich mit den Flüchtlingen auf dem Rückzug nach Westen befand, in Schleswig-Holstein in Gewahrsam nehmen würden. So haben wir später erfahren müssen, dass die amerikanische Armeefront die Aufnahme von Flüchtlingen und selbst einzelner unbewaffneter Soldaten der Armee Schörner verweigerte, sie mit Waffengewalt an der Flucht nach Westen hinderte, sie zusammentrieb und den Russen auslieferte.

Demnach konnte eine vorzeitige selbständige Kapitulation Hamburgs nur mit dem Verlust einer nicht abschätzbaren Zahl von Flüchtlingen und deutschen Soldaten aus dem Ostraum bezahlt werden. Am 30. April erhielt ich ein Fernschreiben von Kaufmann, aus dem seine Absichten hervorgingen. Ich sandte ihm daher am gleichen Tage nachmittags, also noch vor meiner Ernennung zum Regierungschef, folgende Antwort:

1. Hauptsorge der militärischen Führung in der augenblicklichen Situation ist die Rettung deutschen Landes und deutschen Volkstums vor dem Bolschewismus. Der Schwerpunkt der Kampfführung liegt daher eindeutig im Osten. Es wird militärisch alles nur Mögliche getan, den russischen Vormarsch im Mecklenburger Raum abzustoppen oder zumindest so

lange als möglich aufzuhalten, um den Abfluss der deutschen Menschen zu ermöglichen.

2. Dieser Abfluss ist nur möglich, solange ein Tor nach Westen über die in Jalta vereinbarte Grenzlinie der Besatzungszone offen bleibt. Wird der Elbe-Trave-Kanal jetzt durch die Engländer versperrt, geben wir 7 Millionen wertvoller deutscher Menschen der russischen Willkür preis.

3. Es ist daher unumgänglich notwendig, die Elbestellung mit äusserster Zähigkeit gegen den Westen zu verteidigen. Wo durch diese Kampfaufgabe Sachwerte zerstört werden, wird dies durch die Rettung deutschen Blutes im deutschen Osten tausendfach gerechtfertigt. Eine darüber hinausgehende Zerstörung von Häfen oder Industrieanlagen ist nicht beabsichtigt und muss unter allen Umständen verhindert werden.

4. Durch rückhaltlose Unterstützung vorstehender Kampfaufgaben können Sie und die Stadt Hamburg den besten Beitrag zum Schicksalskampf unseres Volkes leisten.

In diesen Apriltagen wäre also die alleinige und vorzeitige Kapitulation Hamburgs falsch gewesen. Waren einmal die Aufnahme- und Seetransportaufgaben im Raum Schleswig-Holstein erfüllt, so entstand für Hamburg eine andere Lage. Ich dachte für diesen Fall in keiner Weise an eine nutzlose Verteidigung. Jetzt aber war es noch erforderlich, die Elbefront Schleswig-Holsteins nach Westen gegen die Engländer zu halten, damit der dahinter liegende Aufnahmeraum frei blieb. Vor allem durften die Hamburger Elbbrücken nicht in englische Hand fallen. Die Verteidigung musste dabei möglichst weit nach Südwesten vorgeschoben sein, weil dadurch gleichzeitig erreicht wurde, dass Hamburg und seine Bevölkerung nicht in ihren Nahbereich gerieten. Die von Feldmarschall Busch, dem militärischen Oberbefehlshaber Nordwest, erlassenen Befehle lagen in dieser Richtung.

Es war deshalb wichtig, dem Hamburger Kampfkommandanten, Generalmajor Wolz, soviel Kräfte wie möglich für die Verteidigung Hamburgs zur Verfügung zu stellen. Im Hamburger Hafen befanden sich U-Bootbesatzungen, die auf ihren Booten wegen der veränderten Kriegslage nicht mehr eingesetzt werden konnten. Sie wurden feldgrau eingekleidet und dem Generalmajor Wolz zur Verfügung gestellt. Aus ihnen liess dieser ein Panzervernichtungsbataillon bilden, das unter der Führung von Korvettenkapitän Cremer und der Kapitänleutnant Peschel und Thäter stand. Wenn ich den kämpferischen Geist der U-Bootmänner auch kannte, so war ich doch voller Sorge, ob sie dem ungewohnten Landkampf gewachsen sein würden. Generalmajor Wolz setzte das Marine-Panzervernichtungsbataillon zusammen mit Polizei- und Luftwaffenein-

heiten in operativ geschickten Stosstruppunternehmen an. Sie gingen in das bereits von Engländern besetzte Gebiet südwestlich Hamburgs hinein und vernichteten in der Zeit vom 18. bis 20. April etwa 40 englische Panzer und gepanzerte Fahrzeuge. An diesen Erfolgen hatte nach dem Gefechtsbericht des Generalmajors Wolz das Bataillon Cremer den grössten Anteil. Wegen solchen unerwartet hohen Verlusten stellten die Engländer in diesem Raum ihren Angriff zunächst einmal ein; ihr Vormarsch nach Hamburg verzögerte sich. So blieb die Stadt von einem unmittelbaren Angriff verschont, bis die weitere Entwicklung der Lage ihre Kapitulation erlaubte.

Die Frage der Führung in Norddeutschland hatte sich für mich am 23. April geklärt. Hitler entschied sich, in Berlin zu bleiben. Das Oberkommando der Wehrmacht wurde aus Berlin heraus nach Rheinsberg verlegt. Damit verblieb die operative Führung in Norddeutschland nach der Anfang April gegebenen Befehlsregelung bei Hitler bzw. dem Oberkommando der Wehrmacht unter Generalfeldmarschall Keitel und Generaloberst Jodl. Meine Tätigkeit konzentrierte und beschränkte sich auf die Seetransporte in der Ostsee und auf die Erleichterung der Durchführung von Flüchtlingstrecks über Land.

Am 28. 4. fuhr ich von Plön nach Rheinsberg zum Oberkommando der Wehrmacht. Ich wollte mich über die militärische Lage an der Ostfront persönlich unterrichten. Die Strassen zwischen Plön und Rheinsberg waren von nach Westen fahrenden und marschierenden Flüchtlingskolonnen überfüllt. Mit Verwundeten, Wehrmachtsangehörigen und Zivilpersonen überladene Wehrmachtsfahrzeuge zogen mit ihnen. Angloamerikanische Jagdflieger schossen in die verkehrsgedrängten Strassen hinein. Kamen die Jabos, so verliessen auch pflügende Bauern fluchtartig ihre Pferdegespanne auf dem Acker, um irgendwo in der Nähe Deckung zu suchen. Durch den Jägerbeschuss gab es Tote und Verwundete unter den Flüchtlingen.

Als ich in Rheinsberg beim Oberkommando der Wehrmacht ankam, sah ich auch Himmler dort. Nach der Lagebesprechung brachte er das Gespräch auf die Frage der Nachfolgeschaft Hitlers, falls dieser in Berlin ausfiele. Er fragte mich, ob ich mich zur Verfügung stellen würde, wenn Hitlers Nachfolger ihn mit einer Staatsfunktion betrauen würde. Ich antwortete, dass es jetzt vor allem darauf ankäme, Chaos zu vermeiden» das nur weiteres Blut kosten würde. Ich würde mich darum jeder legalen Regierung zur Verfügung stellen.

Auf militärischem Gebiet zeigte mir die Lagebesprechung, dass die «Weichselarmee» dem Druck des russischen Vormarsches nicht mehr länger würde standhaften können. Mit dem baldigen Verlust auch Meck-

lenburgs war zu rechnen. Hieraus konnte ich nur eins folgern: Immer wieder alles zu tun, um über See und zu Lande die Menschentransporte zu beschleunigen.

Die Besprechung in Rheinsberg erwies klar, dass von einer Einheitlichkeit der deutschen Führung keine Rede mehr sein konnte. Aus der Abgeschlossenheit des Berliner Bunkers konnte nicht geführt werden. Es bestand zwar von dort noch Telefon Verbindung nach aussen, und ausserdem hatte ich sicheren Funkverkehr durch einen Marinenachrichtentrupp, der mit neuen, keiner anderen Stelle bekannten, geheimen Schlüsselmitteln ausgerüstet war. Nachrichten, die ich auf diesem Wege erhielt, waren unter allen Umständen zuverlässig. Aber irgendeine eigene Urteilsbildung über die Lage draussen war in Berlin nicht mehr möglich.

Göring, der als Staatschef vorgesehene Nachfolger, befand sich in Süddeutschland.

Am 23. 4. erhielt ich aus der Reichskanzlei in Berlin die Nachricht, dass Göring einen Putsch unternommen und Hitler ihn daraufhin aller seiner Posten enthoben habe. Generaloberst Ritter von Greim sei zum Oberbefehlshaber der Luftwaffe ernannt.

Später sollte sich herausstellen, dass die Annahme, Göring habe geputscht, auf einem Irrtum beruhte. Dieser Fall war jedoch charakteristisch für die mit Spannung geladene politische Atmosphäre und dafür, wie leicht die Abgeschlossenheit im Bunker, in die sich Hitler begeben hatte, zu Fehlentscheidungen führen musste.

Am 23. April wurde mir durch die Nachricht von der Amtsenthebung Görings klar, dass dieser als Nachfolger Hitlers nicht mehr in Frage kam.

Ich glaubte von diesem Augenblick an nicht mehr daran, dass es noch gelingen könnte, eine einheitliche Führung zu bilden. Ich nahm mir vor, solange es irgend möglich war, mit der Kriegsmarine der letzten sinnvollen politischen und militärischen Aufgabe zu dienen, Menschen aus dem Osten zu retten. Sobald die Entwicklung der Lage dies nicht länger erlaubte, unser Einsatz also nicht mehr von Nutzen sein konnte, wollte ich mit der Kriegsmarine kapitulieren.

Am 30. April 1945 erhielt ich mit dem Marineschlüssel einen Funkspruch aus der Reichskanzlei: «Neuer Verrat im Gange. Laut Feindrundfunk hat Reichsführer (Himmler) über Schweden Kapitulationsangebot gemacht. Führer erwartet, dass Sie gegen alle Verräter blitzschnell und stahlhart vorgehen. Bormann.»

Dies schien mir wieder das zu sein, was wir in der Marine eine «wilde Sache» nannten. Für mich war die Wahrung der Ordnung im Interesse meiner Hauptaufgabe zu dieser Zeit das Wichtigste. Was bedeutete zudem der Befehl, dass ich gegen den Reichsführer, der noch über seine Poli-

zei- und SS-Kräfte verfügte, «blitzschnell und stahlhart» vorgehen sollte? Ich besass dazu keinerlei Machtmittel.

Die Kriegsmarine fuhr mit allen Schiffen für ihre Transportaufgabe zur See oder half mit ihren Marinedivisionen und -bataillonen die Heeresfront zu stützen. Zu meinem Schutz oder dem meines Stabes in Plön war nicht ein Mann abgeteilt. Ich konnte also gegen Himmler gar nicht mit Gewalt vorgehen. Ich wollte es auch nicht, weil die Folge hiervon nur Chaos sein würde. Mein Entschluss war daher einfach und schnell gefasst. Ich bat Himmler um ein Treffen. Ich wollte wissen, was er spielte. Wir verabredeten uns in einer Polizeikaserne in Lübeck.

Gegen Mittag, als ich abfahren wollte, erschienen der Chef der Seekriegsleitung, Admiral Meisel, und der Gauleiter Wegener bei mir und drückten ihre Sorge um die Sicherheit meiner Person aus, wenn ich zu Himmler führe. Ich suchte sie zu beruhigen.

Meisel erklärte mir bei dieser Gelegenheit, es ginge auch nicht mehr, dass ich lediglich von meinem Schäferhund bewacht würde. Er bat um Erlaubnis, wenigstens den Korvettenkapitän Cremer mit seinen U-Bootsoldaten zu meinem Schutz nach Plön kommen zu lassen. Ich erklärte mich einverstanden.

In der Polizeikaserne in Lübeck waren anscheinend alle erreichbaren hohen SS-Führer versammelt. Himmler liess mich warten. Er schien sich bereits als Staatsoberhaupt zu fühlen. Ich fragte ihn, ob die Nachricht zuträfe, dass er über den Grafen Bernadotte Verbindung zu den Alliierten gesucht habe. Er erklärte, diese Behauptung sei unwahr. Er sei im Übrigen ebenfalls der Ansicht, dass jetzt am Ende des Krieges durch Uneinigkeit keinesfalls zusätzliches Chaos entstehen dürfe. Wir schieden friedlich.

Ich erfuhr bald nach der Kapitulation, dass er mich belogen hatte, als er seine Verhandlungen ableugnete.

Am 30. April gegen 18 Uhr war ich wieder in Plön. Dort fand ich den Marineoberbefehlshaber Ostsee, Generaladmiral Kummetz, vor, der mir über die Lage in der Ostsee und die laufenden Seetransporte berichten wollte. Ausserdem war der Rüstungsminister Speer anwesend, der sich schon seit längerer Zeit in Norddeutschland befand. In Gegenwart dieser beiden Herren legte mir mein Adjutant, Korvettenkapitän Lüdde-Neurath, ein Funktelegramm vor, das mit dem sicheren, geheimen Marineschlüssel aus dem Führerbunker in Berlin an mich gekommen war. Es hatte folgenden Inhalt:

F R R Grossadmiral Dönitz.

An Stelle des bisherigen Reichsmarschalls Göring setzt der Führer Sie,

Herr Grossadmiral, als seinen Nachfolger ein. Schriftliche Vollmacht unterwegs. Ab sofort sollen Sie sämtliche Massnahmen verfügen, die sich aus der gegenwärtigen Lage ergeben. Bormann.

Diese Ernennung überraschte mich völlig. Ich hatte seit dem 20. Juli 1944 Hitler nur noch in grossem Kreis gesprochen. Niemals hatte er mir gegenüber die geringste Andeutung gemacht, dass er mich als seinen Nachfolger in Betracht gezogen hätte. Niemals hatte ich von irgendeiner anderen Seite einen Hinweis in dieser Richtung erhalten. Ich glaube auch nicht, dass irgendeine andere führende Persönlichkeit damit gerechnet hatte. In den letzten Tagen des April war mir zwar klar geworden, dass Göring als Nachfolger Hitlers ausgeschieden war. Offenbar baute Himmler darauf, an seine Stelle zu treten. Nie war ich selbst auf den Gedanken verfallen, dass mir eine solche Aufgabe gestellt werden könnte. Nach einem rein soldatischen Leben wäre mir dieser Gedanke ganz unwahrscheinlich vorgekommen. Ich wusste mir auch bei Empfang jenes Telegramms noch nicht zu erklären, wie es zu dieser Ernennung gekommen war. Erst später habe ich folgendes erfahren: Der Reichsminister Speer war am 23. 4. nochmals von Norddeutschland nach Berlin zur Reichskanzlei geflogen. Er wollte sich von Hitler verabschieden. Speer erzählte mir später im Winter 1945/46, er sei bei diesem Besuch zufällig dabei gewesen, als Hitler die Abfassung seines Testaments überlegt habe. Speer selbst habe angeregt, mich zum Nachfolger Hitlers zu ernennen. Hitler wäre daraufhin sichtlich nachdenklich geworden, wie es bei ihm der Fall war, wenn ihn etwas besonders beschäftigte. Nach dieser Erzählung Speers halte ich es für möglich, dass Hitler erst auf Grund der Speerschen Anregung den Gedanken gefasst hat, mir das Amt seines Nachfolgers zu übertragen.

Am 30. April 1945 sagte mir Speer, der beim Eintreffen des Ernennungstelegramms bei mir war, jedoch nichts von diesem Gespräch.

Ich vermutete, dass Hitler mich für diese Aufgabe bestimmt hatte, weil er den Weg zur Beendigung des Krieges durch einen Soldaten frei machen wollte. Dass diese Annahme falsch war, erfuhr ich erst im Winter 1945/46, als mir in Nürnberg Hitlers Testament bekannt wurde, in dem er die Fortsetzung des Kampfes forderte.

Als ich den Funkspruch gelesen hatte, zweifelte ich keinen Augenblick daran, dass ich den Auftrag annehmen musste. Ich hatte in den letzten Tagen befürchtet, dass das Fehlen einer verantwortlichen zentralen Befehlsinstanz ein Chaos herbeiführen würde, welches noch Hunderttausende von Menschen ohne Sinn und Zweck ins Verderben stürzen würde. Ich glaubte jetzt, diesem Zustand durch schnelles Handeln und durch Anordnungen, die für alle verbindlich waren, steuern zu können.

Es war mir klar, dass mir die dunkelste Stunde bevorstand, die ein Soldat erleben konnte, die Stunde der bedingungslosen militärischen Kapitulation. Ich wusste auch, dass mein Name für alle Zeiten mit ihr verknüpft bleiben würde und dass man mit Hass und Tatsachenentstellung versuchen würde, meine Ehre anzugreifen. Das Gebot der Pflicht verlangte von mir, dass dies alles keine Rolle spielen durfte.

Mein Regierungsprogramm war einfach. Es galt, so viel Menschenleben zu retten wie möglich. Das Ziel war das gleiche wie in den letzten Kriegsmonaten. Alle Massnahmen waren unter diesem Gesichtspunkt zu treffen. Lehnte ich ab, so würde es keine einheitliche Leitung bei der Durchführung dieser Aufgabe geben. Es würde an zahlreichen Stellen zu selbständigen Kapitulationen oder auch zur Verkündigung von Durchhalteparolen kommen, oft beides am gleichen Ort.

Auflösung der militärischen Disziplin, Auseinanderlaufen der Truppe, Bruderkrieg und Chaos würden die Folge sein. In diesen Zustand der Unordnung und des Handelns nach den verschiedensten egoistischen Gesichtspunkten würde der Feind weiter kriegführend hineinstossen. Die deutschen Städte müssten fernerhin Bombenangriffe erleiden. Denn keinerlei verbindliche Kapitulation würde erfolgen können, die den Gegner zur Einstellung der Kampfhandlungen verpflichtete. Das Chaos, das in Deutschland entstand, würde auch seine Rückwirkungen auf die noch von uns besetzten Gebiete haben, vor allem die Niederlande, Dänemark und Norwegen. Der Aufstand der Bevölkerung dieser Länder und seine Abwehr durch die dort befindlichen Deutschen würden auch hier zu Kampf und Blutvergiessen führen und unser Verhältnis zu diesen Völkern in der Zukunft noch mehr belasten. Also musste ich sofort tätig werden. Zuerst hatte ich Klarheit über Himmler zu schaffen. Sein Verhalten am Nachmittag des gleichen Tages, an dem das Ernennungstelegramm eintraf, hatte mir gezeigt, dass er mit dem Amt des Staatschefs rechnete. Das bedeutete für mich eine Gefahr. Er hatte noch überall Machtmittel zur Verfügung. Ich besass keine. Wie würde er sich mit der neuen Lage abfinden? Ein Zusammenarbeiten mit ihm kam für mich jetzt, nachdem ich die Verantwortung für die Besetzung der Staatsämter hatte, nicht in Frage. Meine Absichten liessen es nicht zu, dass ich mich irgendwie politisch belastete. Wenn ich zu dieser Zeit über das, was Himmler verschuldet hatte, auch wenig Kenntnis hatte, so war mir doch bereits klar, dass er für mich nicht tragbar war. Das musste ich ihm zur Kenntnis bringen und mich mit ihm auf Biegen oder Brechen auseinandersetzen. Ich beauftragte daher am 30. April abends bald nach Erhalt des Funkspruchs meinen Adjutanten, Himmler, den ich ja gerade in Lübeck verlassen hatte, zu bitten, sofort zu mir nach Plön zu kommen. Er

lehnte dies am Telefon meinem Adjutanten gegenüber ab. Daraufhin sprach ich selbst mit ihm und sagte ihm, dass sein Kommen notwendig sei. Er willigte schliesslich ein.

Gegen 12 Uhr nachts traf er mit sechs bewaffneten SS-Offizieren bei mir ein. Mein Adjutant Lüdde-Neurath nahm sich dieser Begleitung an. Ich bot Himmler einen Stuhl in meinem Zimmer und setzte mich hinter den Schreibtisch, auf dem ich griffbereit eine entsicherte Pistole unter Papieren verborgen hatte. Ich hatte so etwas in meinem ganzen Leben noch nicht getan. Aber ich wusste nicht, was diese Zusammenkunft noch bringen würde.

Ich reichte Himmler den Funkspruch mit meiner Ernennung. «Bitte lesen Sie!» Ich beobachtete sein Gesicht. Es drückte beim Lesen grosses Erstaunen, sogar Bestürzung aus. Eine Hoffnung schien in ihm zusammenzubrechen. Er wurde sehr blass. Er stand auf, verbeugte sich und sagte: «Lassen Sie mich in Ihrem Staat der zweite Mann sein.» Ich erklärte ihm, dass das nicht in Frage käme. Ich hätte keine Verwendung für ihn.

Mit dieser Unterrichtung schied er gegen 1 Uhr nachts von mir. Die Auseinandersetzung war ohne Gewalt vonstatten gegangen. Mir war leichter. Ich war zwar nicht ganz sicher, ob nicht Himmler noch etwas in den kommenden Tagen gegen meine Regierungsmassnahmen veranlassen würde. Aber immerhin war bisher eine gewaltsame Auseinandersetzung mit allen Folgen, die ich für die innere Ordnung und die Rettung von Menschen fürchtete, verhindert.

Ich hatte nun Freiheit zu weiterem Handeln. In derselben Nacht noch bekamen Generalfeldmarschall Keitel und Generaloberst Jodl Befehl, zu mir nach Plön zu kommen. Für meine weiteren Massnahmen wollte ich mir so schnell wie möglich ein persönliches Bild von der militärischen Lage machen.

Am 1. Mai morgens ging ein zweiter Funkspruch aus der Reichskanzlei in Berlin ein, der dort um 7.40 Uhr auf gegeben war. Er lautete:

F R R Grossadmiral Dönitz (Chefsache).
Testament in Kraft. Ich werde so schnell wie möglich zu Ihnen kommen. Bis dahin m. E. Veröffentlichung zurückstellen. Bormann.

Aus diesem Funkspruch entnahm ich, dass Hitler tot war. Dass er bereits nicht mehr lebte, als der erste Funkspruch mit meiner Ernennung am 30. April um 18.15 Uhr in Berlin aufgegeben wurde, erfuhr ich erst später. Warum mir sein Tod verheimlicht wurde, weiss ich nicht. Im Gegensatz zu Bormanns Hinweis im zweiten Funkspruch «Veröffentlichung zurückstellen» hielt ich es für notwendig, das deutsche Volk und die deut-

sche Wehrmacht so schnell wie möglich davon zu unterrichten, was sich ereignet hatte. Ich fürchtete, dass Hitlers Tod und die Tatsache, dass ich sein Nachfolger war, sonst aus anderer Quelle und vielleicht in schädlicher Form bekannt werden könnte. Die Folgen würden Verwirrung im Volk und Auflösung in der Truppe sein, bei letzterer vor allem deshalb, weil sie sich durch den Tod des Staatsoberhauptes ihres Eides entbunden fühlen konnte. Volk und Wehrmacht mussten gleichzeitig mit dieser Benachrichtigung auch davon unterrichtet werden, welche Absichten ich hatte. Aus diesen Überlegungen entstand die Fassung meiner Bekanntgabe an das deutsche Volk vom 1. Mai 1945 über den Norddeutschen Rundfunk.

Aus dem Satz des zweiten Funkspruchs «Testament in Kraft» konnte ich nur entnehmen, dass Hitler nicht mehr am Leben sei. Von seinem Selbstmord wusste ich nichts. Ich hielt diesen nach der Kenntnis, die ich von seiner Persönlichkeit zu haben glaubte, nicht für möglich, sondern nahm an, dass er im Kampfe in Berlin den Tod gesucht und gefunden hatte. Eine ehrenvolle Fassung der Bekanntgabe seines Todes schien mir daher richtig. Ihn nach seinem Tode sofort herabzusetzen, wie es zum Teil auch in meiner Umgebung fühlbar in der Luft lag, hielt ich für billig.

Gerade diese Tendenz machte mich geneigt, die Bekanntgabe eher positiv für Hitler zu fassen. Die Geschichte würde ohnehin einmal über ihn ihr richtendes Urteil fällen. Meine Kenntnis der unmenschlichen Seiten des nationalsozialistischen Staates war damals sehr begrenzt. Ich erfuhr darüber zu meiner Erschütterung erst nach Kriegsende. Damals glaubte ich aus einem Gefühl des Anstandes heraus, dass ich die Bekanntgabe so fassen sollte, wie es geschah. Ich glaube auch, dass ich es heute nicht anders täte, wenn ich bei gleicher Begrenzung meines Wissens über diese Seiten des damaligen Systems in die gleiche Lage käme.

Im Übrigen hat mich die Form der Bekanntgabe von Hitlers Tod damals gegenüber den zu lösenden Aufgaben nicht in erster Linie beschäftigt. Diese Ankündigung betraf die Vergangenheit. Dagegen kam es mir vor allem darauf an, dem deutschen Volk zu sagen, was ich in der Zukunft wollte.

Deshalb sagte ich am 1. Mai 1945 in meiner Rundfunkansprache:

«Der Führer hat mich zu seinem Nachfolger bestimmt. Im Bewusstsein der Verantwortung übernehme ich die Führung des deutschen Volkes in dieser schicksalsschweren Stunde. Meine erste Aufgabe ist es, deutsche Menschen vor der Vernichtung durch den vordrängenden bolschewistischen Feind zu retten. Nur für diesen Zweck geht der militärische Kampf

weiter. Soweit und solange die Erreichung dieses Ziels durch die Briten und Amerikaner behindert wird, werden wir uns auch gegen sie weiter verteidigen und weiterkämpfen müssen. Die Angloamerikaner setzen dann den Krieg nicht mehr für ihre eigenen Völker, sondern allein für die Ausbreitung des Bolschewismus in Europa fort.»

Entsprechend erklärte ich am 1. Mai 1945 in meinem Tagesbefehl an die Wehrmacht:

«Der Führer hat mich zu seinem Nachfolger als Staatsoberhaupt und als Obersten Befehlshaber der Wehrmacht bestimmt. Ich übernehme den Oberbefehl über alle Teile der deutschen Wehrmacht mit dem Willen, den Kampf gegen die Bolschewisten so lange fortzusetzen, bis die kämpfende Truppe und die Hunderttausende von Familien des deutschen Ostraumes vor der Versklavung oder Vernichtung gerettet sind. Gegen Engländer und Amerikaner muss ich den Kampf so weit und so lange fortsetzen, wie sie mich in der Durchführung des Kampfes gegen die Bolschewisten hindern.»

Von besonderer Dringlichkeit schien es mir, für die zu erwartenden aussenpolitischen Aufgaben einen erfahrenen Berater bei mir zu haben, einen Mann, der nicht mit der deutschen Aussenpolitik der letzten Jahre belastet war. Ich wünschte, dass der frühere Aussenminister Freiherr von Neurath, den ich auch persönlich seit 1915 kannte, das Amt des Aussenministers und ersten Ministers in der von mir zu bildenden behelfsmässigen Regierung übernähme. Mein Adjutant Lüdde-Neurath bekam den Auftrag, festzustellen, wo sich Freiherr von Neurath befand. Er fragte telefonisch Herrn von Ribbentrop danach, der sich in der Nähe Plöns aufhielt. Die Folge von Lüddes Anfrage war, dass Ribbentrop bei mir erschien und den Standpunkt vertrat, er selbst sei der rechtmässige und auch der geeignete Aussenminister; die Engländer hätten doch immer gern mit ihm verhandelt. Ich lehnte Ribbentrop ab.

Es gelang nicht, Freiherrn von Neurath zu erreichen. Wie ich später erfuhr, befand er sich zu dieser Zeit in Vorarlberg. Ich hatte also eine andere Wahl zu treffen.

In den letzten Tagen vor meiner Ernennung hatte mich der Finanzminister Graf Schwerin-Krosigk in meinem Quartier in Plön besucht.

Wir hatten bisher, bis auf ein einmaliges Kennenlernen, noch nie etwas miteinander zu tun gehabt. Bei seinem Besuch hatten wir die Gesamtlage besprochen. Seine klare, kluge Beurteilung der Situation hatte mir Eindruck gemacht. Ich war überzeugt, dass seine aussenpolitische Auffassung, dass Deutschland zum Westen Europas gehöre, sich mit meinen Ansichten deckte.

Ich bat ihn daher am 1. Mai zu mir und drückte ihm meine Bitte aus, dass er sich als politischer Berater und Vorsitzender eines zu bildenden Kabinetts zur Verfügung stellen möge, soweit dieses für die zu lösenden Aufgaben noch gebraucht würde. Ich sagte ihm, es sei klar, dass keinerlei Lorbeeren zu ernten wären, dass aber das Gebot der Pflicht sowohl ihm wie mir auferlege, diese undankbare Aufgabe im Interesse des deutschen Volkes auf sich zu nehmen. Er bat sich Bedenkzeit aus. Dies war verständlich. Am 2. Mai kam er zu mir und sagte, dass er bereit sei. Die Art meiner Trennung von Himmler hatte bei seinem Entschluss eine Rolle gespielt.

Es zeigte sich, dass ich keine bessere Wahl hätte treffen können. Der Rat dieses charaktervollen, klugen und jedes Problem gründlich durchdenkenden Mannes war mir in den kommenden Wochen von grossem Wert. Es sollte sich ergeben, dass wir in allen grundsätzlichen Fragen übereinstimmten. Obwohl er amtlich nur die Leitung des zivilen Sektors der Geschäfte übernommen hatte, bat ich ihn in der Folgezeit, auch an den militärischen Besprechungen teilzunehmen. Hierbei erwies es sich, dass sein Urteil mit meinen Ansichten auch über die militärischen Notwendigkeiten sich stets deckte.

Entsprechend meinem Befehl trafen in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generalfeldmarschall Keitel, und sein Chef des Wehrmachtführungsstabes, Generaloberst Jodl, bei mir ein.

Meine Meinung über das Oberkommando der Wehrmacht war, dass es infolge seines langen, isolierten Stabslebens im Umkreis von Hitler nicht frontnahe genug sei, um jetzt die zweckmässigsten Entschlüsse zu fassen. Dabei schätzte ich die sachlich kluge Denkungsart und das anständige, gerade Soldatentum des Generalobersten Jodl.

In den letzten Apriltagen vor meiner Ernennung waren die Generalfeldmarschälle von Bock und von Manstein bei mir gewesen. Wir hatten über die militärische Lage gesprochen. Manstein hatte dabei besonders die Notwendigkeit betont, die Armeen der Ostfront allmählich zurückzunehmen, um sie in die Nähe der amerikanischen und englischen Fronten zu bringen. Dies deckte sich durchaus mit meiner Ansicht. Ich ordnete daher am 1. Mai an, Verbindung mit Manstein herzustellen. Ich wollte ihn bitten, statt Keitels nunmehr die Leitung des Oberkommandos der Wehrmacht zu übernehmen. Es gelang jedoch nicht, Manstein zu erreichen. Also blieb die Besetzung des Oberkommandos der Wehrmacht bei Keitel und Jodl.

Beide hielten mir nach ihrem Eintreffen am 1. Mai und von da an täglich Vortrag über die militärische Gesamtlage.

Ich möchte im folgenden kurz wiedergeben, wie sich mir die Lage in diesen Tagen darstellte und wie ich sie später in den ersten Wochen der Gefangenschaft aus frischer Erinnerung meinem Adjutanten diktiert habe:

1. Durch die Bombenangriffe der letzten Monate war jegliche Kriegsproduktion auf ein Mindestmass herabgesunken. Irgendwelche Reserven an Munition, Waffen oder Treibstoff waren nicht mehr vorhanden. Das Verkehrswesen lag vollkommen danieder, so dass ein Ausgleich oder eine Verlagerung irgendwelcher Rohstoffe, Fertigwaren oder Nahrungsmittel ausserordentlich schwierig, wenn nicht unmöglich war.

2. Die Heeresgruppe in Italien hatte kapituliert. Das Westheer unter Feldmarschall Kesselring befand sich in Auflösung.

3. Im Osten war die Südost-Armee in geordnetem Rückzug auf Jugoslawien. Die Heeresgruppe Rendulic hielt ihre Stellung in der Ostmark, gleicherweise war die Heeresgruppe Schörner in ihrer Front gegen Russland völlig intakt. Die beiden letzten Heeresgruppen hatten jedoch nur noch für kurze Zeit Munition und Betriebsstoff.

4. Die Entsetzung Berlins war nicht geglückt. Die Armee Busse suchte sich durch Rückzug nach Westen der Umklammerung zu entziehen. Der Angriff der Armee Wenck hatte nicht durchgeschlagen, sie befand sich ebenfalls im Absetzen nach Westen.

5. Die Heeresgruppe im nördlichen Teil der Ostfront befand sich in Auflösung auf dem Rückzug in den Mecklenburger Raum hinein.

6. Die Truppen in Ost- und Westpreussen wurden von der russischen Übermacht erdrückt. Die Front in Kurland hielt. Irgendein Nachschub an Munition und Treibstoff konnte ihr jedoch wegen Mangel an Nachschubgütern nicht mehr gebracht werden. Das Erliegen dieser Fronten war daher ebenfalls, wie auch im Falle Schörner und Rendulic, nur eine Frage der Zeit. Aus Kurland, Ost- und Westpreussen versuchte die Kriegsmarine soviel Truppen wie möglich über See zu retten.

7. In Nordwestdeutschland waren Ostfriesland und Schleswig-Holstein vom Gegner noch nicht besetzt. Ausreichende Kräfte, um den zu erwartenden Angriff des Gegners abzuhalten, standen nicht zur Verfügung. Die Divisionen aus Ostfriesland und westlich der Elbe wurden daher nach Schleswig-Holstein transportiert, um wenigstens das Halten dieses Raumes zu versuchen. Dass auch hierfür die Kräfte nicht ausreichten, zeigte der 2. Mai, an dem der Gegner bei seinem bei Lauenburg über die Elbe vorgetragenen Angriff sofort bis an die Ostseeküste nach Lübeck bzw. Schwerin durchstiess.

8. Holland, Dänemark und Norwegen waren ebenso wie die Biskaya-

häfen, die Kanalinseln und Dünkirchen noch in deutschem Besitz. In diesen Räumen war zur Zeit noch Ruhe.

9. Vor der vordringenden russischen Front fluteten Millionen von Flüchtlingen der zivilen Bevölkerung, besonders in Norddeutschland, nach Westen zurück.

10. Die Kriegsmarine hatte durch Luftangriffe auf die Häfen und ihren unentwegten Einsatz für Norwegen- und Ostraumtransporte sehr starke Verluste an Überwasserschiffen (Torpedo-, Minensuch-, Schnellboote und Sicherungsstreitkräfte) gehabt. Von grossen Schiffen waren nur noch «Prinz Eugen» und «Nürnberg» intakt. Die U-Bootwaffe stand vor einem neuen Aufleben des U-Bootkrieges, da mit dem Monat Mai beginnend die U-Boote der neuen Bauart mit wachsenden Zahlen an den Feind kommen sollten.

11. Die Luftwaffe besass nur geringe Kräfte. Der Einsatz war wegen Betriebsstoffmangel ausserordentlich eingeschränkt und nahm laufend weiter ab.

Dies militärische Gesamtbild zeigte deutlich, dass der Krieg militärisch verloren war. Da es auch keine politische Möglichkeit für die Änderung der Gesamtlage Deutschlands gab, konnte hieraus von mir als Staatsoberhaupt nur die Folgerung gezogen werden, den Krieg so schnell wie möglich zu beenden, um weiteres Blutvergiessen zu ersparen.

Diese Betrachtung der Lage war die Grundlage meiner nun folgenden Massnahmen. Für die Beendigung des Krieges mit Deutschland hatten sich die Alliierten, wie bereits gesagt, auf die Forderung der bedingungslosen Gesamtkapitulation festgelegt. Eine Gesamtkapitulation, die an der Ostfront die deutschen Armeen der russischen Kriegsgefangenschaft ausgeliefert hätte, musste ich jedoch so lange wie möglich hinausschieben.

Ich wollte daher unsere Ostfront bis zu der uns bekannten Demarkationslinie des angelsächsischen Besetzungsgebietes zurückführen und noch möglichst viele Flüchtlinge in den Westraum bringen. Zu dem gleichen Zweck sollten auch die Transporte über See mit höchster Beschleunigung und mit allen nur verfügbaren Schiffen jeder Grösse und Art fortgesetzt werden. Bei der Zurückführung der deutschen Ostarmeen machte mir die Heereskampfgruppe Mitte unter Generalfeldmarschall Schörner besondere Sorge. Während für die Kurlandarmee und die Truppen in Ost- und Westpreussen das, was möglich war, geschah, um sie über See abzutransportieren, und während die «Weichselarmee» und die 9. und die 12. Armee verhältnismässig nahe an der rettenden Demarkationslinie standen, war die Heeresgruppe Mitte, die ihre Stellung am Ostrand der Tschechoslowakei hatte, noch durch die ganze Tiefe dieses Landes von

der amerikanischen Front getrennt. Wir wussten nicht, ob die Amerikaner die Tschechoslowakei besetzen würden oder ob sie den Russen zugeteilt war. Ich hielt es daher bei der Lagebesprechung am 1. Mai für richtig, die Armee Schörner sofort aus ihrer noch fest behaupteten Sudetenstellung in Richtung auf die amerikanische Demarkationslinie zurückzunehmen. Sie musste meiner Ansicht nach möglichst bald nach Südwesten Raum gewinnen, um bei der kommenden Kapitulation so nahe an der amerikanischen Front zu stehen, dass die Soldaten sich von dieser aufnehmen lassen konnten. Die Generale des Oberkommandos der Wehrmacht, Keitel und Jodl, widerrieten jedoch einem sofortigen Abzugsbefehl. Die Heeresgruppe Mitte würde bei Aufgeben ihrer Stellung zusammenbrechen und von den Russen überrannt werden.

Entgegen meiner Ansicht gab ich in diesem einen Falle ihren Vorstellungen nach und stellte den Absetzbefehl zurück, bis ich Schörner oder seinen Chef des Stabes, Generalleutnant von Natzmer, persönlich gehört hätte. Sie wurden zu mir nach Plön bestellt.

Der andere Fragenkomplex, der mir besondere Sorge machte, war der der von uns noch besetzten Gebiete, also in der Hauptsache, ausser der Tschechoslowakei, Norwegens, Dänemarks und der Niederlande. In Übereinstimmung mit Graf Schwerin-Krosigk lehnte ich alle Vorschläge ab, sie noch als «Faustpfänder» zu behalten, um vom Gegner Konzessionen zu erreichen. Angesichts unserer völligen Niederlage hatte der Gegner gar keine Veranlassung zu irgendwelchen Gegengaben, wenn er dafür die von uns besetzten Fremdgebiete erhielt. Er würde sie in Kürze ohnehin bekommen. Mir aber kam es darauf an, in diesen Ländern Kriegshandlungen und Blutvergiessen durch Aufstände der Bevölkerung und Widerstand der deutschen Besatzungstruppe zu verhindern, was soviel hiess, wie den besten Weg zu finden, um sie bei der Kapitulation in Ruhe und Ordnung abzugeben. Ich bestellte mir daher am 1. Mai ausser dem Generalfeldmarschall Schörner den Reichsprotektor Frank für die Tschechoslowakei, den Reichskommissar Seyss-Inquart für die Niederlande, den Reichsbevollmächtigten Dr. Best und Generaloberst Lindemann für Dänemark und den Reichskommissar Terboven und General der Artillerie Boehme für Norwegen zu mir.

Um die Fronten und die Bevölkerung nach Westen zurückzunehmen, brauchten wir noch etwa 8 bis 10 Tage Zeit. So lange musste ich also versuchen, die Kapitulation gegenüber der Sowjetunion hinauszuzögern.

Obwohl ich meine Generalabsicht, nach Westen nur noch zu kämpfen, soweit ich zur Verwirklichung meiner Absicht im Osten dazu gezwungen sei, am 1. Mai bereits offen im Rundfunk verkündet hatte, war es klar, dass ich zu einer wirklichen Beendigung des Krieges gegen die Engländer

und Amerikaner nur durch tatsächliche Kapitulation ihnen gegenüber gelangen konnte. Ob aber Teilkapitulationen angesichts der Parole «Gesamtkapitulation» überhaupt gelingen würden, wusste ich nicht. Wenigstens der Versuch musste gemacht werden, und zwar keinesfalls öffentlich, weil er dann mit Sicherheit durch Eingreifen der Russen verhindert werden würde.

Die erste Teilkapitulation sollte zunächst den Krieg in Norddeutschland gegen die Engländer unter Feldmarschall Montgomery beenden. Ich legte mit dem Oberkommando der Wehrmacht das Verfahren zur Ankündigung unseres Parlamentärs fest. Als Führer der Delegation hatte ich den Generaladmiral von Friedeburg vorgesehen, der sich in Kiel befand. Er schien mir wegen seiner Klugheit und seines Verhandlungsgeschicks für diese schwierige Aufgabe geeignet zu sein. Friedeburg bekam am 1. Mai Nachricht, sich für ein Treffen mit mir und eine anschliessende besondere Verwendung bereit zu halten.

Ich wollte also im Westen zu Kapitulationsfragen kommen und muss deshalb hier erwähnen, wie das Gehorsamsverhältnis der deutschen Wehrmacht zu mir war, die diese Verträge befolgen sollte.

Die Soldaten der Wehrmacht hatten einen Eid auf die Person Adolf Hitlers als Führers des Deutschen Reiches und Obersten Befehlshabers der Deutschen Wehrmacht geschworen. Durch den Tod Hitlers war dieser Eid formell erloschen, was jedoch nicht bedeuten konnte, dass nun jeder Soldat seiner Pflichten ledig wäre und etwa nach Hause gehen könnte. Die Wehrmacht musste weiter ihre Aufgabe erfüllen. Nur so konnten Chaos und grössere Verluste vermieden werden. Bei der verzweifelten Lage Deutschlands und den getrennten und zerrissenen Heeresfronten in jenen Tagen schied der Gedanke einer Vereidigung der Wehrmacht auf meine Person aus praktischen Gründen aus. Andererseits war es notwendig, die Soldaten zur Gehorsamspflicht an mich zu binden, und zwar nicht nur zur Durchführung aller weiteren von mir angeordneten Massnahmen, z.B. der Rückführungsbefehle für die Armeen, sondern auch als unerlässliche Voraussetzung für die Unterzeichnung von Kapitulationsverträgen, die ich für die deutsche Wehrmacht schliessen würde und die sie erfüllen sollte. Die Notverhältnisse der Lage verlangten daher, dass ich in der Eidfrage zu einer Lösung greifen musste, die der Rechtsgrundlage des freiwillig und persönlich geleisteten Eides entbehrte. Ich sagte am 1. Mai in meinem Tagesbefehl den deutschen Soldaten:

«Ich verlange Disziplin und Gehorsam. Nur durch vorbehaltlose Ausführung meiner Befehle werden Chaos und Untergang vermieden. Ein Feigling und Verräter ist, wer sich gerade jetzt seiner Pflicht entzieht und

damit deutschen Frauen und Kindern Tod oder Versklavung bringt. Der dem Führer geleistete Treueid gilt nunmehr für jeden einzelnen von Euch ohne Weiteres mir als dem vom Führer eingesetzten Nachfolger.»

Die nächsten Tage zeigten, dass die deutsche Wehrmacht in ihren Spitzen meinen Befehlen folgte. Darauf kam es an.

Bevor ich schildere, wie die Teilkapitulation gegenüber dem englischen Frontabschnitt eingeleitet wurde, ist noch ein anderer Vorgang zu erwähnen, der sich am 1. Mai ereignete. Um 15.18 Uhr erhielt ich in Plön noch einen dritten und letzten Funkspruch aus der Reichskanzlei, der dort um 14.46 Uhr aufgegeben war:

F R R Grossadmiral Dönitz (Chefsache) nur durch Offizier.
Führer gestern 15.30 Uhr verschieden. Testament vom 29.4. überträgt Ihnen das Amt des Reichspräsidenten, Reichsminister Goebbels das Amt des Reichskanzlers, Reichsleiter Bormann das Amt des Parteiministers, Reichsminister Seyss-Inquart das Amt des Aussenministers. Das Testament wurde auf Anordnung des Führers an Sie, an Feldmarschall Schörner und zur Sicherstellung für die Öffentlichkeit aus Berlin herausgebracht. Reichsleiter Bormann versucht, noch heute zu Ihnen zu kommen, um Sie über die Lage aufzuklären. Form und Zeitpunkt der Bekanntgabe an Truppe und Öffentlichkeit bleibt Ihnen überlassen.
Eingang bestätigen. Goebbels, Bormann.»

Dem Inhalt des Funkspruchs lag also das Testament Hitlers zugrunde. Die darin erteilten Weisungen standen aber in vollem Gegensatz zu der Wahl der Berater und Regierungsmitglieder, die ich zur Beendigung des Krieges zu brauchen glaubte und im Widerspruch zu den Massnahmen, die ich bereits getroffen hatte. Er stand auch formell nicht im Einklang mit dem ersten Funkspruch, der mir das Recht gab, «ab sofort sämtliche Massnahmen zu verfügen, die sich aus der gegenwärtigen Lage ergeben». Daher war ich nicht gewillt, diesen neuen Funkspruch in irgendeiner Richtung zu befolgen. Ich wollte und musste meinen eigenen Weg gehen. Mein Adjutant bekam deshalb den Befehl, das Dokument unter sicheren Verschluss zu nehmen und jede Bekanntgabe seines Inhalts zu verhüten. Nur so konnte ich die Unruhe und Verwirrung im Innern vermeiden, die entstehen musste, wenn dieser Funkspruch zur Kenntnis der Allgemeinheit gelangen würde. Ordnung war in der augenblicklichen Lage die Hauptsache.

Aus dem gleichen Grunde befahl ich, dass Goebbels und Bormann zu verhaften seien, falls sie tatsächlich bei uns in Plön eintreffen würden. Ich konnte in der schweren Lage, in der wir uns befanden, keinerlei Belastungen und Störungen in Kauf nehmen.

So ging dieser reichlich mit Entscheidungen angefüllte 1. Mai zu Ende, während draussen in See Transporte mit Verwundeten, Flüchtlingen und Truppen nach Westen liefen und die Flüchtlingstrecks an Land auf ihrem Vormarsch Raum gewannen, die Armeen in Pommern, Brandenburg und Schlesien sich in Richtung auf die angelsächsischen Demarkationslinien absetzten. Der 2. Mai sollte eine rasche Entwicklung der Dinge bringen.

Die Engländer besassen seit dem 26. April einen Brückenkopf bei Lauenburg auf dem Ostufer der Elbe, aus dem sie am 2. Mai angriffen und die schwache deutsche Verteidigung überrannten. Sehr bald waren englische Truppen und Panzer bis Lübeck vorgedrungen. Gleichzeitig gingen die Amerikaner etwas südlicher über die Elbe und erreichten, ohne Widerstand zu finden, Wismar. Quer zu den von Mecklenburg nach Holstein führenden Strassen voller Flüchtlingskolonnen und zurückgehenden Truppen der «Weichselarmee» standen damit jetzt die Engländer und Amerikaner von der Ostsee bis zur Elbe. Das Tor nach Westen war nicht mehr offen, von englischer Zustimmung hing es ab, ob Soldaten oder Flüchtlinge sich vor den nachdrängenden Russen in die englische Besatzungszone Schleswig-Holsteins retten durften. Nur, um dem Strom der Flüchtlinge den Weg nach Schleswig-Holstein offen zu halten, war an der Elbe noch gegen Westen gekämpft worden. Jetzt, nachdem die Engländer Schleswig-Holstein in ihrer Hand hatten, war das sinnlos geworden. Ich gab daher Befehl, die Kapitulationsverhandlungen nach dem vorbereiteten Plan sofort aufzunehmen. Friedeburg sollte zunächst zu Montgomery gehen, die Kapitulation für den nordwestdeutschen Raum anbieten und, sobald diese abgeschlossen war, zu Eisenhower fahren, um die Übergabe für den ganzen Westen zu erklären.

Ich liess ihn sogleich zu mir kommen, um ihn genau über die Lage zu unterrichten und ihn zu instruieren. Konderadmiral Wagner und General Kinzel sollten ihn begleiten. Wagner hatte seit 1943 alle Entscheidungen dieser Jahre, insbesondere auch der letzten Wochen, miterlebt; er konnte daher bei den Verhandlungen eine wertvolle Unterstützung sein. General Kinzel sollte Friedeburg in heerestechnischen Fragen zur Seite stehen.

Der Kampfkommandant Hamburgs bekam vom Oberkommando der Wehrmacht Anweisung, am 3. Mai 8 Uhr einen Parlamentär zu den Engländern zu entsenden, der die Übergabe Hamburgs vereinbaren und gleichzeitig die Friedeburgsche Delegation anmelden sollte.

Mein Treffen mit Friedeburg am 2. Mai verzögerte sich. Tagsüber lagen die Strassen in Holstein unter Beschuss englischer Jagdflieger. Die Wege waren unpassierbar. Sobald ich vom Durchbruch der Engländer erfahren hatte, ordnete ich die sofortige Verlegung meiner Befehlsstelle nach Mürwik bei Flensburg an. Ich musste versuchen, mir die Freiheit des

Handelns so lange wie möglich zu erhalten. In meiner Baracke in Plön konnte ich jetzt in kürzester Zeit von englischen Truppen ausgehoben werden. Die Gegend um mein Plöner Quartier lag während des ganzen Tages fortwährend unter Angriffen aus der Luft. Der Tag verlief daher in erzwungenem Warten darauf, dass die Luftangriffe auf die Strassen abflauten, so dass ich Friedeburg treffen und mein Stabsquartier nach Mürwik verlegen konnte.

In diesen Stunden kamen der Generalfeldmarschall Ritter von Greim und Frau Hanna Reitsch zu mir. Greim war von der tapferen Frau nach Plön geflogen worden, um sich von mir zu verabschieden. Er hatte einen verbundenen Fuss und ging an Krücken. Bei seinem letzten Einflug nach Berlin war er verwundet worden.

Mit grosser Anteilnahme sah und sprach ich diesen ausgezeichneten Mann und Offizier. Mit Bitterkeit sprach er davon, dass der Idealismus und die Hingabe der Soldaten, die geglaubt hätten, einem reinen Ziel zu dienen, nun in dieser Katastrophe enden müssten. Er wolle sein Leben nicht weiterführen. Bewegt schieden wir voneinander.

Gegen Abend hörten die Jabo-Angriffe auf. Ich bestellte Friedeburg für 21 Uhr zur Levensauer Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal in der Nähe Kiels. Unbehindert trafen Graf Schwerin-Krosigk und ich dort ein. Ich forderte Friedeburg auf, Montgomery die rein militärische Teilkapitulation für den gesamten norddeutschen Raum anzubieten. Hierbei habe er besonders auf das Flüchtlings- und Rückführungsproblem an den Ostgrenzen des englischen Besatzungsgebietes hinzuweisen. Vor allem solle er zu erreichen versuchen, dass durch die Kapitulation die Transport- und Absetzbewegungen an Land und auf See nicht beeinträchtigt würden. Er trennte sich von uns bei Dunkelheit, begleitet von all unseren Wünschen, dass sein Auftrag gelingen möge.

Schwerin-Krosigk, Lüdde-Neurath und ich fuhren nach Mürwik weiter. Angloamerikanische Luftangriffe setzten wieder ein. Jabos leuchteten aus der Luft mit Scheinwerfern die Strassen ab und schossen auf den Verkehr. Wiederholt mussten wir die Fahrt unterbrechen. Gegen 2 Uhr nachts waren wir endlich in Mürwik. Der Rest der Nacht verging mit kurzem Schlaf und Entscheidungen auf Anfragen militärischer Befehlshaber, die sich in diesem Zwischenzustand zwischen Krieg und Frieden mit Recht im Unklaren waren, wie sie sich verhalten sollten.

Am Morgen des 3. Mai war ich besonders von Sorgen erfüllt. Hatte Friedeburg in der von Luftangriffen erfüllten Nacht Hamburg und das Hauptquartier Montgomerys erreichen können? Wie würde sein Auftrag aufgenommen werden, der mit der alliierten Forderung einer Gesamtkapitulation nicht im Einklang stand?

Als in den Vormittagsstunden des 3. Mai die Jagdflieger- und Bombenangriffe der letzten Tage nicht wieder einsetzten, begann ich zu hoffen, dass dies bereits eine Auswirkung der Ankunft Friedeburgs bei Montgomery sei. Wie ich später erfuhr, hatte Montgomery die schon startbereiten Flugzeuge zurückhalten lassen, sobald er von Friedeburgs Eintreffen und seinem Auftrag Kenntnis erhielt.

Im Laufe des Tages erschienen die zivilen und militärischen Befehlshaber der von uns noch besetzten Gebiete bei mir. An Stelle von Schörner war der General von Natzmer für die Heeresgruppe Mitte gekommen. Er übermittelte mir Schörners Ansicht, dass seine Heeresgruppe zusammenbrechen würde, wenn sie ihre gut ausgebaute Sudetenstellung aufgäbe. Er war also der gleichen Ansicht wie das Oberkommando der Wehrmacht. Ich teilte ihm mit, warum ich ein möglichst baldiges Absetzen in Richtung auf die amerikanische Front für nötig hielt. Es wären sofort alle Vorbereitungen für das Zurücknehmen der Heeresgruppe zu treffen.

Der Reichsprotektor von Böhmen und Mähren, Frank, erklärte, dass in bürgerlichen tschechischen Kreisen Sorgen um die innerpolitische Zukunft des Landes für den Fall seiner Befreiung durch die Russen bestünden. Er schlug vor, die Kapitulation des Landes durch diese bürgerlichen Politiker den Amerikanern anzubieten und diese zur Besetzung des Landes aufzufordern. Ich glaubte nicht, dass dieses Angebot einen Einfluss auf die hinsichtlich der Tschechoslowakei sicherlich schon längst festliegenden Pläne der Alliierten haben würde. Ich stimmte jedoch einem entsprechenden Versuch zu. Frank kehrte nach der Tschechoslowakei zurück. Wir hörten nichts mehr von ihm. Am 6. Mai brach der Auf stand in Prag aus. Dass Frank in dieses Land, welches nach seiner eigenen Meinung am Vorabend der Revolution stand, wieder zurückkehren wollte, um ohne Rücksicht auf seine Person die geringste Möglichkeit einer besseren Lösung auszunutzen, spricht für ihn.

Anders waren die Verhältnisse in den Niederlanden, in Dänemark und Norwegen. Überall hatten wir das Heft noch in der Hand. Um so mehr war ich darum besorgt, auch in diesen Ländern die Übergabe reibungslos zu vollziehen. Für die Niederlande vereinbarte ich mit Seyss-Inquart, dass eine Teilkapitulation versucht werden sollte. Keinesfalls dürften noch irgendwelche Zerstörungen oder Überschwemmungen erfolgen. Diese besondere Teilübergabe Hollands erübrigte sich jedoch, da am nächsten Tage Holland in unsere Kapitulation gegenüber den englischen Streitkräften einbezogen wurde.

Aus Dänemark waren der Reichsbevollmächtigte Dr. Best und Generaloberst Lindemann erschienen. Lindemann garantierte mir für seine

Truppe in Dänemark. Sie sei in ihrer Kampkraft ungeschmälert; Dr. Best dagegen warnte vor einer Fortsetzung des Kampfes auf dänischem Gebiet.[1]

Ich gab in voller Übereinstimmung mit Graf Schwerin-Krosigk dem Generalobersten Lindemann und Dr. Best die Anweisung, jede Friktion mit der dänischen Bevölkerung bis zur bevorstehenden Kapitulation dieses Gebietes zu vermeiden.

Auch die Übergabe Dänemarks klärte sich dann noch am nächsten Tage im Zuge der Kapitulationsverhandlungen mit Montgomery.

Zu einer Besprechung über Norwegen mit dem Reichskommissar Terboven und General Boehme erschien überraschenderweise Himmler mit seinem Gruppenführer Schellenberg, dem Chef des Auslands-Sicherheitsdienstes. Die norwegischen Befehlshaber meldeten, dass die Lage in Norwegen ruhig sei. Das Ende der deutschen Besatzung würde auf jeden Fall in Kürze erwartet. Die norwegische Bevölkerung wolle daher nicht noch unnötiges Blutvergiessen durch einen Aufstand riskieren.

Schellenberg machte den Vorschlag, Schweden die Kapitulation Norwegens anzubieten und darum zu bitten, dass die deutsche Besatzungsarmee in Norwegen sich zur Internierung auf schwedisches Gebiet begeben könne. Dadurch würde sie einer englischen oder amerikanischen Kriegsgefangenschaft entgehen. Es kam dabei heraus, dass Himmler bereits früher durch den Abwehrchef Schellenberg Fäden nach Schweden wegen dieser Frage geknüpft hatte. Schweden hätte sogar bereits vertraulich seine Zustimmung zu dem Vorschlag der Internierung der deutschen Truppen gegeben.

Die Beweggründe und Erfolge dieser schon zurückliegenden inoffiziellen Verhandlungen betrachtete ich mit Misstrauen. Abgesehen von der Fragwürdigkeit der Motive hielt ich diese Schritte auch sachlich für falsch: Wie konnten wir in unserer völlig ohnmächtigen Lage noch versuchen, den Alliierten ein «Schnippchen zu schlagen», indem wir nicht ihnen, sondern einem neutralen Lande die Kapitulation Norwegens anboten! Auch der Vorteil der Internierung der deutschen Truppen auf schwedi-

1 Es ist jedoch weder mir noch Graf Schwerin-Krosigk, noch meinem Adjutanten erinnerlich, dass Dr. Best hierbei eine Mitteilung bei diesem Anlass gemacht hätte, Schweden würde intervenieren, falls Deutschland nach dem Zusammenbruch seiner Fronten in der Heimat den Kampf auf dänischem Gebiet fortsetzen wollte. Auch in den heute noch vorhandenen, von meinem Adjutanten geführten Tagesniederschriften ist darüber nichts enthalten. Diese seinerzeit Dr. Best von Schweden mitgeteilte Absicht wurde mir erst am 8. Januar 1958 durch Presseveröffentlichungen über das schwedische Weissbuch bekannt. Es ist daher unrichtig, dass diese schwedische «Drohung» auf meinen bereits am 30. April gefassten Entschluss, jede Kampfausweitung auf die besetzten Gebiete zu vermeiden, einen Einfluss ausgeübt hätte.

schem Gebiet schien mir höchst unsicher. Wer garantierte, dass diese Truppen nicht einmal auf russischen Druck von Schweden an Russland ausgeliefert werden müssten![2]

Ich erklärte mich daher auf den Rat Schwerin-Krosigks hin lediglich damit einverstanden, dass Schellenberg feststellen sollte, ob die schwedische Zustimmung mit stillschweigendem oder ausdrücklichem englischem Einverständnis erfolgt sei. Keinesfalls gäbe ich Schellenberg das Recht, irgendwelche vertraglichen Abmachungen zu treffen.

Ich hörte nichts mehr von ihm. Auch diese vage Geschäftemacherei fand zu meiner Genugtuung ihr Ende durch die in den nächsten Tagen von mir ausgesprochene Kapitulation.

Am 3. Mai erhielt ich aus dem Südraum von Generalfeldmarschall Kesselring die Mitteilung, dass er die von der Heeresgruppe Südwest (General Vietinghoff) am 2. Mai erklärte Kapitulation mit seinem Namen decke. Er bat in seinem Funkspruch um meine Zustimmung, für seinen Frontabschnitt im Südosten selbständig mit dem Westgegner verhandeln zu können. Ich erteilte sofort die Genehmigung, weil wir uns über jeden Raum «freuen könnten», in den die Amerikaner und nicht die Russen einmarschierten.

Kurz vor Mitternacht kehrte Friedeburg von der Besprechung mit Montgomery zurück. Er berichtete mir sofort das Wesentliche: Montgomery hätte das Angebot der Teilkapitulation nicht abgelehnt, also nicht die Gesamtkapitulation für alle Fronten, einschliesslich auch der russischen, gefordert.

Am Morgen des 4. Mai hielt Friedeburg in Gegenwart von Graf Schwerin-Krosigk, Keitel und Jodl eingehend Vortrag. Montgomery nähme unsere Teilkapitulation im norddeutschen Raum an. Er fordere jedoch zusätzlich, dass auch Dänemark und Holland in den Kapitulationsbereich einbezogen würden. Er, Friedeburg, habe hierauf geantwortet, er sei zu dieser Erweiterung nicht bevollmächtigt. Er sei aber sicher, dass sie in meinem Sinne läge. Weiter hätte Montgomery die gleichzeitige Übergabe aller im Kapitulationsbereich befindlichen Kriegs- und Handelsschiffe verlangt. Dieser Punkt berührte die für uns wesentliche Frage der Flüchtlingstransporte. Friedeburg hätte daher das Flüchtlingsproblem dargelegt, unsere Sorge, so viel Menschen wie möglich vom Osten nach dem Westen retten zu können. Montgomery habe geantwortet, dass er den Übertritt einzelner Soldaten nicht verhindern, jedoch keinesfalls geschlossene Truppenteile aufnehmen werde. Hinsichtlich der zivilen Flüchtlinge lehne er jede Garantie ab, denn es handele sich um eine rein militärische

2 So wurden später die in Malmö gelandeten Deutschen an Russland ausgeliefert.

Kapitulation, in welche zivile Fragen nicht hineingehörten. Er hätte aber hinzugefügt, dass er «kein Unmensch» sei. Eine weitere Forderung Montgomerys sei, dass keine Zerstörungen, auch keine Vernichtungen oder Versenkungen von Kriegsschiffen im Kapitulationsraum erfolgen dürften. Friedeburg habe darauf gebeten, mir Bericht erstatten zu können, weil eine Antwort auf die gestellten Forderungen seine Vollmacht überschritte.

Soweit Friedeburgs Bericht. Was die Erweiterung der Kapitulation auf die Niederlande und Dänemark betraf, so war die Situation für Schwerin-Krosigk und mich klar. Wir waren froh, dass wir diese Länder «los wurden» und auf diese Weise ihre geregelte Übergabe baldmöglichst geschehen konnte.

Die Forderung, die Schiffe auszuliefern, beunruhigte mich. Sie musste das Ende der Seetransporte von Flüchtlingen und Truppen nach Westen bedeuten. Ich bekam jedoch aus Friedeburgs Bericht über die Haltung Montgomerys in dieser Frage den Eindruck, dass es wenigstens möglich sein würde, die bereits in See befindlichen Schiffe nach Westen weiterlaufen zu lassen. Die auf ihnen untergebrachten Verwundeten, Truppen und Flüchtlinge würden jedoch in dänischen Häfen gelandet werden müssen. Die Ankunft von etwa 300'000 deutschen Menschen musste selbstverständlich nicht nur eine politische, sondern vor allem eine grosse organisatorische Belastung für Dänemark mit seinen geringen Hilfsmitteln zur Folge haben. Unterbringung, Verpflegung und ärztliche Versorgung einer so hohen Zahl von Ausländern, noch dazu feindliches Volk, mussten sehr schwierig sein. Aber diese Nachteile würden notgedrungen in Kauf genommen werden müssen. Wegen der englischen Forderung, keine Zerstörungen, auch keine Kriegsschiff-Versenkungen vorzunehmen, ergaben sich bei Friedeburgs Vortrag gegensätzliche Meinungen. Graf Schwerin-Krosigk und ich vertraten die Ansicht, dass man diese Bedingungen annehmen müsse. Sie abzulehnen, gefährdete unser Ansehen als zuverlässiger Vertragspartner und unsere grundsätzliche Absicht, zu Teilkapitulationen im Interesse der Menschenrettung zu kommen. Das Oberkommando der Wehrmacht meinte dagegen, die Übergabe der Waffen, vor allem auch der Kriegsschiffe als ihrer sichtbarsten Träger, verstosse gegen die soldatische Ehre.

Ich war mir klar, dass ich bei Auslieferung der Kriegsschiffe gegen jede Tradition unserer und der Kriegsmarine aller Nationen handeln würde. So hatte die deutsche nach dem ersten Weltkrieg durch die Versenkung der Flotte in Scapa Flow versucht, diesem nationalen und soldatischen Ehrengesetz aller Nationen gerecht zu werden. Ich zweifelte aber nicht, dass ich die Übergabe auch der Kriegsschiffe jetzt anordnen musste. Die Lage war eine andere als je nach früheren Kriegen. Es handelte sich dies-

mal darum, ungezählte Menschen unseres Volkes, auch Frauen und Kinder, noch am Ende des Krieges vor dem Tode zu bewahren. Verweigerte ich der Ehre der Flagge wegen die Übergabe der Schiffe, so würde es nicht zur Teilkapitulation kommen. Die Luftangriffe auf den norddeutschen Raum würden wieder einsetzen und zu neuen Menschenverlusten führen. Das durfte keinesfalls geschehen. Also stand mein Entschluss fest, auch die Forderung nach der Übergabe der Kriegsschiffe zu erfüllen. Der Einwurf, der mir gemacht wurde, wir hätten zu Waffenvernichtungen und Schiffsversenkungen ja noch Zeit bis zum Inkrafttreten der Kapitulation, lehnte ich mit der Antwort ab, dass dies nicht dem Sinn unserer Kapitulation entspräche. Auch Montgomery habe, sobald er am 3. Mai von unserer Übergabe-Absicht gehört hätte, die Luftangriffe eingestellt, obwohl die Kapitulation noch nicht vollzogen war.

Ich gab also in dieser Morgenbesprechung des 4. Mai Befehl an das Oberkommando der Wehrmacht, ein Verbot der Waffenvernichtung zu erlassen. Gleichzeitig bekam der Chef der Seekriegsleitung unter Angabe der Gründe Anweisung, das für Schiffsversenkungen vorgesehene Stichwort «Regenbogen» nicht in Kraft treten zu lassen. Versenkungen unterblieben daher, ausser bei einem Teil der U-Boote, die von ihren Kommandanten noch vor Inkrafttreten des Waffenstillstandes in der Nacht vom 4. zum 5. Mai versenkt oder gesprengt wurden. Auf diesen U-Booten war die Vernichtung schon vorbereitet gewesen, als der Gegenbefehl der Seekriegsleitung eintraf. Die Kommandanten glaubten mit der Versenkung doch in meinem Sinne zu handeln. Sie waren überzeugt, dass ich einen solchen «Übergabe-Befehl» nur unter Zwang gegeben haben könnte.

Ich gab Friedeburg am 4. Mai vormittags Vollmacht, die Forderungen Montgomerys anzunehmen. Er flog in das englische Hauptquartier zurück, ausgestattet mit der Anweisung, nach Vollzug der Teilkapitulation mit Montgomery zu General Eisenhower nach Reims weiterzufliegen, um ihm aus den gleichen Gründen eine Teilkapitulation gleicher Art gegenüber den amerikanischen Streitkräften anzubieten.

Wir fühlten uns nach Friedeburgs Bericht am 4. Mai von einer Last befreit. Es war der erste Schritt einer Teilkapitulation im Westen gelungen, ohne dass hierbei die Übergabe deutscher Soldaten und Bevölkerungsteile in russische Hand hatte zugestanden werden müssen.

Ich zog aus dieser beginnenden Beendigung des Kampfes gegen den Westen weitere Konsequenzen. In Montgomerys Kapitulationsforderungen war die Einstellung aller Kampfhandlungen auf See sowie die Übergabe der deutschen Kriegsschiffe gefordert, soweit sich diese im Kapitulationsgebiet befanden, also in den Seeräumen Hollands, Nordwestdeutschlands, Schleswig-Holsteins und Dänemarks. Über diese Abmachung

hinausgehend, ordnete ich am 4. Mai mittags die sofortige Einstellung des U-Bootkrieges auf allen Meeren an. Dies lag, nachdem England auf mein Kapitulationsangebot eingegangen war, im Sinne meiner Absicht, den Krieg gegen den Westen in allen Gebieten so schnell wie möglich zu beenden.

Am Abend des 4. Mai erhielt ich von Friedeburg aus dem Hauptquartier Montgomerys die Nachricht, dass er die Teilkapitulation unterschrieben habe[3] und dass er weiter zu Eisenhower flöge. Die Kapitulation träte mit dem 5. Mai 8 Uhr in Kraft.

Mit diesem Zeitpunkt waren alle Kampfhandlungen in den festgelegten Räumen beendet.

Am 6. Mai morgens traf General Kinzel bei mir in Mürwik ein. Er gehörte zu der Friedeburgschen Delegation. Friedeburg hatte ihn von Reims zu mir geschickt, um über den Stand der Kapitulationsverhandlungen mit Eisenhower zu berichten. Kinzel meldete mir, dass die Haltung Eisenhowers im Gegensatz zu der Montgomerys völlig ablehnend sei. Eisenhower werde einer Teilkapitulation keinesfalls zustimmen. Wir hätten die sofortige bedingungslose Übergabe für alle Fronten, also auch die russische, zu erklären. Die Truppen hätten stehen zu bleiben, ihre

3 Kapitulationsurkunde der gesamten deutschen Streitkräfte in Holland, in Nordwestdeutschland einschliesslich aller Inseln und in Dänemark.

1. Das Oberkommando der deutschen Wehrmacht erklärt sich einverstanden mit der Übergabe sämtlicher deutscher Streitkräfte in Holland, in Nordwestdeutschland einschliesslich der Friesischen Inseln und Helgoland und aller anderen Inseln, in Schleswig-Holstein und in Dänemark, an den Oberbefehlshaber der 21. Heeresgruppe. Das schliesst alle Schiffe in diesen Zonen ein. Diese Streitkräfte haben die Waffen zu strecken und sich bedingungslos zu ergeben.

2. Alle Kampfhandlungen auf dem Lande, zur See und in der Luft durch deutsche Streitkräfte in den vorgenannten Gebieten sind um 08,00 Uhr vormittags doppelte britische Sommerzeit am Sonnabend, den 5. Mai 1945, einzustellen.

3. Die betreffenden deutschen Befehlsstellen haben sofort und ohne Widerrede oder Kommentar alle weiteren Befehle auszuführen, welche durch die alliierten Mächte in jedweder Sache erteilt werden.

4. Ungehorsam in Bezug auf Befehle oder Mängel in ihrer Ausführung werden als Bruch dieser Übergabebedingungen angesehen und von den alliierten Mächten gemäss den anerkannten Rechten und Kriegsgebräuchen behandelt.

5. Diese Übergabebedingungen sind unabhängig von, ohne Vorbehalt hinsichtlich und werden überholt durch die allgemeinen Übergabebedingungen jeder Art, welche durch oder im Auftrage der alliierten Mächte gestellt werden in Bezug auf Deutschland und die deutschen Streitkräfte im Ganzen.

6. Der Wortlaut dieser Kapitulationsurkunde ist in englischer und in deutscher Sprache aufgestellt. Der englische Text ist der massgebende.

7. Sollten sich irgendwelche Zweifel oder Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Auslegung oder Deutung der Übergabebedingungen ergeben, so ist die Entscheidung der alliierten Mächte die endgültige.

B. L. Montgomery, Feldmarschall, 4. Mai 1945, 18,30. v. Friedeburg, Kinzel, G. Wagner, Poleck, Friedel.

Waffen unbeschädigt niederzulegen und sich an Ort und Stelle in Gefangenschaft zu begeben. Das deutsche Oberkommando der Wehrmacht sei dafür verantwortlich, dass eine solche bedingungslose Übergabe befolgt würde, die auch für die Schiffe der Kriegs- und Handelsmarine gelte.

Wir hatten eine solche Einstellung Eisenhowers befürchtet. In meiner Rundfunkansprache an das deutsche Volk hatte ich, wie schon angeführt, am 1.5.1945 erklärt, dass ich gegen den Westen nur noch kämpfen wollte, wenn er mich in meinem Kampf gegen den Osten behinderte. «Die Angloamerikaner setzen dann den Krieg nicht mehr für ihre eigenen Völker, sondern allein für die Ausbreitung des Bolschewismus in Europa fort.» Auf diese Bekanntmachung hatte ich im amerikanischen Sender aus dem Eisenhowerschen Hauptquartier die Antwort bekommen, «es sei einer der bekannten Nazi-Tricks, zwischen Eisenhower und seine russischen Verbündeten einen Keil zu treiben».

Auch die letzten operativen Massnahmen Eisenhowers zeigten, dass er der weltpolitischen Wende, die sich jetzt vollzogen hatte, nicht Rechnung trug. Nach dem Übergang der amerikanischen Truppen über den Rhein bei Remagen war das strategische Ziel der Besiegung Deutschlands für Amerika erreicht. An die Stelle dieses militärischen hätte jetzt das politische Ziel treten sollen, vom deutschen Raum vor dem Eindringen des russischen Verbündeten noch so viel wie möglich für den angloamerikanischen Westen zu besetzen. Es wäre also für die amerikanische Armeeführung politisch richtig gewesen, so schnell wie möglich nach Osten vorzustossen, um noch vor den Russen Berlin zu gewinnen. Eisenhower handelte nicht so. Er folgte immer noch dem rein militärischen Ziel der Vernichtung und Besetzung Deutschlands in Zusammenarbeit mit der Roten Armee. Er blieb an der Elbe stehen. Er liess es zu, dass die Russen Berlin und möglichst viel vom ostdeutschen Gebiet eroberten. Er handelte möglicherweise entsprechend den politischen Bindungen, die er von Washington erhalten hatte. Anscheinend fehlte ihm aber auch die Erkenntnis, dass die Weltlage sich in diesem Augenblick auf lange Zeit hinaus verschob. Die amerikanische Haltung am Ende des Krieges erschien mir damals und erscheint mir heute noch falsch.

Noch nach der Potsdamer Konferenz erklärte ein amerikanischer Oberst dem Grafen Schwerin-Krosigk, ihm wäre es gleichgültig, ob die Russen ganz Deutschland besetzten. Das war wohl auch die Einstellung der amerikanischen Öffentlichkeit.

Wäre ich auf die Kapitulationsbedingung Eisenhowers, die mir General Kinzel am 6. Mai morgens mitteilte, eingegangen, so hätte ich mit sofortiger Wirkung die deutschen Armeen im Osten den Russen aus-

geliefert. Ich konnte aber eine solche Forderung auch deshalb nicht unterschreiben, weil sie von der Truppe im Osten nicht befolgt worden wäre.

Es hätte eine wilde Flucht nach dem Westen eingesetzt.

Da die Forderung Eisenhowers aus diesen beiden Gründen unerfüllbar war, konnte ich nur noch einmal versuchen, ihn davon zu überzeugen, dass ich die deutschen Soldaten und die deutsche Ostbevölkerung nicht in russische Hand fallen lassen konnte. Nur die Zwangslage, in der ich mich befand, war der Grund, warum ich um eine Teilkapitulation bitten musste.

Nach dem Vortrag Kinzels bat ich Generaloberst Jodl zu mir. Er sollte zu Friedeburgs Unterstützung mit neuen Instruktionen zu Eisenhower nach Reims fliegen. Graf Schwerin-Krosigk und ich waren uns über folgende Weisung, die Jodl erhielt, einig:

«Versuchen Sie nochmals, die Gründe zu erklären, warum wir eine Teilkapitulation den amerikanischen Streitkräften gegenüber anstreben. Scheitern Sie hierbei bei Eisenhower, wie es Friedeburg erging, so erbitten Sie für eine Gestf zndkapitulation folgendes Verfahren: In ihr werden zwei Termine festgelegt. Zu dem ersten Zeitpunkt hören die Kampfhandlungen auf, aber die deutschen Truppen dürfen sich noch bewegen. Im zweiten ist auch dieses Bewegungsrecht beendet. Versuchen Sie zu erreichen, dass die Zeitspanne zwischen beiden Terminen möglichst gross ist und dass der Übertritt einzelner Soldaten in die amerikanischen Frontlinien auf jeden Fall erlaubt wird. Um so mehr deutschen Soldaten und zivilen Flüchtlingen wird es dann gelingen, sich nach Westen zu retten.»

Entsprechend dieser Weisung gab ich Jodl eine schriftliche Vollmacht mit, wonach er die Gesamtkapitulation an allen Fronten unterzeichnen durfte. Er sollte von dieser Vollmacht nur dann Gebrauch machen, wenn sein erstes Ziel, doch noch eine Teilkapitulation zu erhalten, unerreichbar war. Er durfte diese Gesamtkapitulation auch nur vollziehen, wenn er mich vorher über ihren Inhalt unterrichtet und ich meine ausdrückliche telegrafische Zustimmung gegeben hätte. Jodl flog nach dieser Besprechung am 6. Mai nach Reims zu Eisenhower.

In der Nacht vom 6. zum 7. Mai gegen 1 Uhr erhielt ich aus Reims folgenden Funkspruch von Jodl:

«General Eisenhower besteht darauf, dass wir heute noch unter sehr eiben. Andernfalls werden die alliierten Fronten auch gegenüber denjenigen Personen geschlossen werden, die sich einzeln zu ergeben versuchen und alle Verhandlungen werden abgebrochen. Ich sehe keinen Ausweg als Chaos oder Unterzeichnung. Erbitte sofortige drahtlose Bestätigung, ob ich die Vollmacht habe, die Kapitulation zu unterzeichnen. Die Ka-

pitulation kann dann wirksam werden. Feindseligkeiten werden dann am 9. Mai 0 Uhr deutscher Sommerzeit aufhören. Jodl.»

Wir erfuhren später, dass Eisenhower die Teilkapitulation wieder völlig abgelehnt und auch die vorgeschlagenen Zeitstufen für die Gesamtkapitulation rundweg abgeschlagen hatte. Er hatte Jodl erklärt, er werde auf jeden deutschen Soldaten schiessen lassen, auch wenn er ohne Waffen auf die amerikanische Front zukäme, um sich zu ergeben.[4] Dank anscheinend des befürwortenden Einflusses seines Chefs des Stabes, General Bedell-Smith, und auf Jodls Erklärung hin, dass wir bei dem zerschlagenen Nachrichtensystem mindestens zwei Tage brauchten, um den Kapitulationsbefehl an die Truppen durchzugeben, liess er sich schliesslich auf eine zweitägige Frist ein. Voraussetzung hierfür sei jedoch, dass die Deutschen die Kapitulation sofort unterschreiben. Ich hatte mich also auf Jodls Funkspruch unverzüglich zu entscheiden. Nach dem Wortlaut des Telegramms standen bei Unterzeichnung der Gesamtkapitulation am 7. Mai für den Rückzug der Truppen bis zum endgültigen Aufhören jeder Bewegung am 9. Mai 0 Uhr noch 48 Stunden zur Verfügung.

Ich fürchtete, dass diese Zeit für die Rettung aller Soldaten und Flüchtlinge nicht ausreichen würde. Auf der anderen Seite war es Jodl gelungen, überhaupt eine Frist zu gewinnen, die es einer grossen Zahl deutscher Menschen möglich machen würde, sich nach Westen zu retten.

Nahm ich die Forderungen Eisenhowers nicht an, weil die zwei Tage für die Fluchtbewegungen aus dem Osten tatsächlich nicht ausreichten, so würde ich dabei keinen Vorteil gewinnen.

Chaos und Vernichtung wehrlosen Lebens würden in noch grösserem Masse die Folge sein. Ich telegrafierte daher gegen 1 Uhr nachts an Jodl, dass er berechtigt sei, auf dieser Basis die Gesamtkapitulation zu erklären. Sie wurde am 7. Mai nachts 2.41 Uhr von Jodl in Reims vollzogen.[5]

Am 8. Mai wurde dieser Akt der Unterzeichnung der Gesamtkapitulation, anscheinend auf Wunsch der Russen, im Hauptquartier des sowjetischen Befehlshabers, Marschall Schukow, in Berlin-Karlshorst wiederholt. Die Unterschrift unter die Kapitulationsurkunde hatten für die drei deutschen Wehrmachtteile der Generalfeldmarschall Keitel, der Generaloberst Stumpff und der Generaladmiral von Friedeburg zu leisten. Dass sie hierzu als legitimierte Vertreter der deutschen Wehrmacht berechtigt seien, hatten sie durch eine von mir als Oberstem Befehlshaber der Wehrmacht vollzogene Vollmacht nachzuweisen, die sowohl von den West-Alliierten und der Sowjetunion ausdrücklich verlangt worden war

4 Die Genfer Konvention verbietet eine solche Handlung.
5 Siehe Fussnote 3, Seite 452.

und vor der Unterschriftsleistung von ihnen geprüft und als in Ordnung befindlich angenommen wurde.

Nun musste sich das Schicksal der Soldaten der deutschen Ostarmeen und der noch nach Westen strömenden Flüchtlinge entscheiden. Der Masse der Soldaten der Heeresgruppe Süd (Generaloberst Rendulic) gelang es, sich hinter die amerikanische Demarkationslinie zu retten. Ungünstiger war die Lage bei der Heeresgruppe Südost (Generaloberst Löhr). Am 9. Mai standen noch grosse Teile davon zwei bis drei Tagesmärsche von der amerikanisch-englischen Demarkationslinie entfernt. Löhr versuchte, in persönlichen Verhandlungen mit den Jugoslawen noch das Beste für seine Soldaten zu erreichen. Zehntausende von ihnen starben trotzdem in jugoslawischer Gefangenschaft.

Im Norden erlaubte der amerikanische General Garvin, der mit seiner Luftlandedivision am 2. Mai gleichzeitig mit dem englischen Vorstoss nach Lübeck den mecklenburgischen Raum besetzt hatte und operativ zur englischen Heeresgruppe gehörte, dass die Reste der «Weichselarmee» sich hinter die amerikanisch-englischen Linien zurückzögen. Es liess sich jedoch nicht verhindern, dass durch Verzögerungen an der Demarkationslinie viele Flüchtlingskolonnen noch in die Hände der nachdrängenden Russen fielen.

An der Mittelfront hatte die 12. Armee unter ihrem Oberbefehlshaber, dem in gleicher Weise als Truppenführer wie als Generalstabsoftizier bewährten General Wenck, in den letzten Apriltagen den Befehl erhalten, durch einen Angriff nach Osten Berlin zu entsetzen. Es war ihr gelungen, den Potsdamer Raum zu erreichen und dadurch für die Verteidiger Potsdams und die 9. Armee (General Busse) den Weg nach Westen freizumachen. Mit ihnen zogen zahlreiche Flüchtlingskolonnen. Während aber den Soldaten der 9. und 12. Armee und der Verteidigungsgruppe Potsdam das Überschreiten der amerikanischen Frontlinie an der Elbe gestattet wurde, verwehrten die Amerikaner den zivilen Flüchtlingen den Elbübergang. Die Armee Wenck tat alles, um möglichst viele – von den Amerikanern unbemerkt – mit den übertretenden Soldaten noch in den Westraum zu retten. Aber ein grosser Teil der Unglücklichen, die oft schon wochenlang auf der Flucht vor den Russen unterwegs waren, kamen durch dieses unmenschliche Verbot noch im letzten Augenblick in russische Hand.

Schlimmer als der 9. und 12. Armee erging es den zurückflutenden Soldaten der Heeresgruppe Schörner. Sie erreichten in der Masse die amerikanische Linie. Der Übertritt wurde ihnen jedoch zum grossen Teil nicht erlaubt. Sie wurden vielmehr mit Waffengewalt zusammengetrieben und den nachdrängenden Russen ausgeliefert. Sie gingen nun am Ende

des Krieges, in dem sie tapfer ihre Pflicht getan hatten, noch in langjährige russische Gefangenschaft oder in den Tod durch Hunger und Kälte.

Ich hatte am 1. Mai dem Einspruch gegen das sofortige Absetzen der Armee Schörner nachgegeben. Das war falsch von mir gewesen. Die befürchtete Auflösung der Heeresgruppe bei ihrem sofortigen freiwilligen Zurückgehen hatte sich auch bei der späteren Absetzbewegung nicht vermeiden lassen. Aber andererseits bleibt die Frage doch offen, ob den Soldaten der Schörner-Armee bei einem früheren Eintreffen an der amerikanischen Front der Übertritt gestattet oder auch schon verwehrt worden wäre.

Im Ostseeraum hing der Rückzug der Soldaten und Flüchtlinge ganz von den Seetransporten der Kriegsmarine ab. Der Landweg war ihnen durch die Russen bereits versperrt. In der Zeit vom 23. Januar bis 8. Mai 1945 waren es 2 204 477 Menschen, die aus Kurland, Ost- und Westpreussen, später auch aus Pommern und teilweise aus Mecklenburg über See in den rettenden Westen gebracht wurden.[6] Diese Fahrten wurden unter fortwährenden Kämpfen gegen angloamerikanische und russische Flugzeuge, gegen russische U-Boote und Schnellboote, vielfach auf verminten Seewegen durchgeführt. Schrecklich waren dabei die Untergänge der Transportschiffe «Wilhelm Gustloff» mit 4'000 und «Goya» mit 7'000, sowie des Lazarettschiffs «Steuben» mit 3'000 Menschen. Aber so schmerzlich solche Verluste auch waren – sie machten doch nur 1% der verschifften Menschen aus, 99% von ihnen glückte es, sicher in die Seehäfen der westlichen Ostsee zu gelangen. Dagegen war der Prozentsatz der Verluste der Flüchtlingszüge auf dem Landwege erheblich höher.

Von der Armee Kurland konnte aus Mangel an Schiffsraum und wegen unzureichender Quaianlagen im Libauer Hafen nur ein Bruchteil abgeholt werden.

Mit dem 9. Mai 0 Uhr hörten alle Kampfhandlungen an allen Fronten auf. Im letzten Wehrmachtsbericht vom 9. Mai hiess es:

«Seit Mitternacht schweigen nun an allen Fronten die Waffen ... Auf Befehl des Grossadmirals hat die Wehrmacht den aussichtslos gewordenen Kampf eingestellt. Damit ist das fast sechsjährige heldenhafte Ringen zu Ende. Es hat uns grosse Siege, aber auch schwere Niederlagen gebracht. Die deutsche Wehrmacht ist am Ende einer gewaltigen Übermacht unterlegen.

Der deutsche Soldat hat, getreu seinem Eid, im höchsten Einsatz für

6 Marineoberkommando Ost F. S. vom 9.5.1945 in Ski, Teil D, PG 31 798 und I Ost 521/45.

sein Volk für immer Unvergessliches geleistet. Die Heimat hat ihn bis zuletzt mit allen Kräften unter schwersten Opfern unterstützt. Die einmalige Leistung von Front und Heimat wird in einem späteren gerechten Urteil der Geschichte ihre endgültige Würdigung finden. Den Leistungen und Opfern der deutschen Soldaten zu Lande, zu Wasser und zur Luft wird auch der Gegner die Achtung nicht versagen. Jeder Soldat kann deshalb die Waffe aufrecht und stolz aus der Hand legen und in den schwersten Stunden unserer Geschichte tapfer und zuversichtlich an die Arbeit gehen für das ewige Leben unseres Volkes.

Die Wehrmacht gedenkt in dieser Stunde ihrer vor dem Feinde gebliebenen Kameraden. Die Toten verpflichten zu bedingungsloser Treue, zu Gehorsam und Disziplin gegenüber dem aus zahllosen Wunden blutenden Vaterland.»

Ich halte diese Worte in ihrem wesentlichen Inhalt auch heute noch für richtig.

Am 7. Mai kamen Friedeburg und Jodl aus dem Hauptquartier Eisenhowers zu mir nach Mürwik zurück. Friedeburg brachte eine Nummer der amerikanischen Soldatenzeitung «Stars and Stripes» mit. Sie enthielt Bilder aus dem deutschen Konzentrationslager Buchenwald. Sie waren entsetzlich. Wenn wir auch annahmen, dass die Unordnung der Verkehrs- und VersorgungsVerhältnisse in den letzten Kriegswochen zur Verschärfung der Zustände in den Lagern beigetragen haben mochten, so bestand doch kein Zweifel, dass das, was diese Bilder offenbarten, in keiner Weise und durch nichts zu rechtfertigen war. Friedeburg und ich waren tief betroffen. Derartiges hätten wir nie für möglich gehalten! Dass aber solche Abscheulichkeiten Wirklichkeit waren – und nicht nur in Buchenwald –, sahen wir in diesen Tagen auch selbst, als in Flensburg ein Dampfer mit KZ-Häftlingen einlief, deren Verfassung erschütternd war. Der Marinestandort-Älteste in Flensburg tat sofort alles Mögliche für die Versorgung und ärztliche Betreuung dieser Unglücklichen. Wir fragten uns, wie derartige Dinge, die mitten in Deutschland geschehen waren, uns entgangen sein konnten?

In den Jahren des Aufbaus der Kriegsmarine bis 1939 war ich als Auslandskommandant des Kreuzers «Emden» und mit der neuentstehenden deutschen U-Bootwaffe meistens zur See gefahren. Ab Kriegsbeginn sass ich in meiner militärischen Befehlsstelle, zunächst auf dem ostfriesischen Lande in Sengwarden, dann im Ausland in Paris und bei Lorient an der Biskayaküste. Diese Befehlsstellen waren militärische Oasen. Fühlung und Verkehr mit der deutschen Bevölkerung waren gering oder gar nicht vorhanden. Die Führung des U-Bootkrieges und die technische Fortent-

wicklung der U-Bootwaffe füllten mich völlig aus. An feindlichen Nachrichten erhielt ich nur diejenigen, welchen den U-Bootkrieg betrafen. Dass der feindliche Rundfunk genau so wie der eigene von kriegsbedingter Propaganda gesteuert wurde und gesteuert werden musste, unterlag für mich keinem Zweifel. Ich hörte daher beide nicht.

Auch als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, nach 1943, sass ich die längste Zeit in der abgelegenen Befehlsstelle «Koralle» zwischen Bernau und Eberswalde, nördlich Berlins. Bei meinen Besuchen im Führerhauptquartier nahm ich nur an militärischen Besprechungen teil und wurde von Hitler nur zu Fragen meines Marine-Ressorts herangezogen. Sie erforderten während des Krieges meine ganze Arbeitskraft. Mich auch noch um andere Ressorts zu kümmern, war zudem, wie ich schon schrieb, auch praktisch nicht möglich.

Was ich in den Monaten des Jahres 1945, die der Kapitulation folgten, und im Jahre 1946 von den unmenschlichen Seiten des nationalsozialistischen Systems erfuhr, hatte eine tiefe Wirkung auf mich.

Meine Einstellung zum Nationalsozialismus und mein Verhältnis zu Hitler habe ich in einem früheren Kapitel dargestellt. Ich sagte, dass mich die Idee der Volksgemeinschaft in einem sauberen nationalen und sozialen Sinne des Wortes und die auf dieser Grundlage erreichte innere Einigkeit des deutschen Volkes begeistert hatten. Die durch Hitler herbeigeführte Vereinigung aller deutschen Stämme in einem gemeinsamen Reich schien mir die Verwirklichung eines uralten deutschen Traumes zu sein. Unsere Zerrissenheit ging in ihren Wurzeln auf den Machtspruch der Sieger im Westfälischen Frieden zurück, mit dem der Dreissigjährige Krieg geendet hatte. Unsere Gegner in Europa, die selbst schon zu Beginn der Neuzeit ihre Nationen zu einheitlichen Staatsgebilden zusammengefasst hatten, wollten unsere Schwäche und verhinderten jahrhundertelang unsere Einigung. Erst dem nationalsozialistischen Staat war es gelungen, sie gegen alle Widerstände durchzusetzen. Das war sein historisches Verdienst gewesen.

Jetzt aber erkannte ich in aller Deutlichkeit die finsteren Seiten des Nationalsozialismus. Damit änderte sich auch meine Einstellung zu der von ihm geschaffenen Staatsform.

Es ist töricht und unmännlich, sich nicht durch Tatsachen belehren zu lassen. In meinem Schlusswort im Nürnberger Prozess vor der Urteilsverkündung habe ich daraus die Folgerung gezogen und gesagt:

«Man hat hier viel von einer Verschwörung geredet, die unter den Angeklagten bestanden haben soll. Ich halte diese Behauptung für ein politisches Dogma. Als solches kann man es nicht beweisen, sondern nur

glauben oder ablehnen. Grosse Teile des deutschen Volkes werden aber niemals daran glauben, dass eine solche Verschwörung die Ursache ihres Unglücks ist. Mögen Politiker und Juristen darüber streiten, sie werden es dem deutschen Volk nur erschweren, aus diesem Verfahren eine Lehre zu ziehen, die entscheidend wichtig ist für seine Stellungnahme gegenüber der Vergangenheit und für seine Gestaltung der Zukunft: Die Erkenntnis, dass das Führerprinzip als *politisches* Prinzip falsch ist.

Das Führerprinzip hat sich in der militärischen Führung aller Armeen der Welt aufs Beste bewährt. Auf Grund dieser Erfahrungen hielt ich es auch in der politischen Führung für richtig. Besonders bei einem Volk in der trostlosen Lage des deutschen Volkes im Jahre 1932. Die grossen Erfolge der neuen Regierung, ein nie gekanntes Gefühl des Glücks in der ganzen Nation schienen dem Recht zu geben.

Wenn aber trotz allem Idealismus, aller Anständigkeit und aller Hingabe der grossen Masse des deutschen Volkes letzten Endes mit dem Führerprinzip kein anderes Ergebnis erreicht worden ist, als das Unglück dieses Volkes, dann muss das Prinzip als solches falsch sein. Falsch, weil die menschliche Natur offenbar nicht in der Lage ist, die Macht dieses Prinzips zum Guten zu nutzen, ohne den Versuchungen dieser Macht zu erliegen.»

Als ich in den Maitagen 1945 von den KZ-Zuständen erfuhr, legte ich mir die Frage vor, was von mir aus in dieser Sache getan werden konnte.

Mit Himmler hatte ich mich, wie geschildert, am 30. April 1945 auseinandergesetzt. Eine weitergehende Trennung von ihm war damals nicht möglich gewesen, weil er noch die Machtmittel der Polizei in seiner Hand hatte, während ich keine besass.

Mit der völligen Besetzung des deutschen Gebietes änderte sich das. Am 6. Mai enthob ich Himmler aller seiner Ämter. Dass ich ihn gehen liess, bereute ich, als ich in der folgenden Zeit von den KZ-Greueln erfuhr. Denn ich war der Ansicht, dass diese Dinge eine deutsche Angelegenheit seien, dass wir selbst alles, was an Unmenschlichem geschehen war, zu klären hatten und die Schuldigen zur Verantwortung ziehen sollten. Graf Schwerin-Krosigk und ich waren uns in der Betrachtung dieses Problems einig. Er legte mir alsbald eine Anordnung vor, wonach das Reichsgericht die Untersuchung und Aburteilung all dieser Greueltaten durchzuführen habe. Ich sandte den Text mit einem eingehenden Bericht an Eisenhower und bat darin, das Reichsgericht für diese Aufgabe arbeitsfähig zu machen. Bei einem Gespräch, das ich mit dem amerikanischen Botschafter Murphy, dem politischen Berater Eisenhowers, hatte, wies ich nochmals ausdrücklich auf diesen Antrag hin und bat ihn um Hilfe. Er

sagte mir auch seine Unterstützung zu. Ich hörte aber nichts mehr von der Angelegenheit.

Gleichzeitig mit meinen Überlegungen und Massnahmen für eine möglichst günstige Kapitulation durch Teilübergaben liefen ab 1. Mai die Erwägungen über die Bildung einer geschäftsführenden Regierung. Es war von Vornherein klar gewesen, dass ich einen aussenpolitischen Berater brauchte. Auf innerpolitischem Gebiet schien mir die Zukunft des deutschen Volkes in schwärzestem Dunkel zu liegen. Wie konnte man eine Ernährungskatastrophe verhindern, nachdem die Ostgebiete verloren gegangen waren und das restliche Deutschland unter den Siegern aufgeteilt war? Würde es gelingen, einen Ausgleich der Lebensmittel innerhalb der einzelnen Zonen sicherzustellen? Wie konnten das Verkehrswesen und die Wirtschaft wieder in Gang gebracht werden? Was musste geschehen, um anzufangen, die Wohnungsnot zu beseitigen? Wie würden sich das Geldwesen und unsere Währung gestalten? Und vor allen Dingen, was war zu tun, um den Flüchtlingen zu helfen? Wie konnten wir diese zusätzlichen Millionen aus dem deutschen Osten im bereits eng bevölkerten Westdeutschland in den Volkskörper und in die Wirtschaft eingliedern?

Es stand für mich fest, dass diese das ganze deutsche Volk angehenden Fragen eine für alle vier Zonen geltende Regelung erforderlich machten. Es mussten schon aus diesem Grunde entsprechende Organe einer einheitlichen Reichsregierung geschaffen werden. Es war deshalb aber auch notwendig, die Fachleute, die die besten Kenntnisse auf all diesen Gebieten hatten, zusammenzufassen, um sie den Besatzungsmächten zur Mitarbeit anbieten zu können. Zunächst galt es, dem deutschen Volk das nackte Leben zu retten. Also mussten wir von unserer Seite bereit und in der Lage sein, hierfür alles zu tun, was uns möglich war.

Diese Überlegungen, die für die Bildung einer behelfsmässigen Reichsregierung sprachen, gewannen weitere Gestalt und Form, als Schwerin-Krosigk zu mir trat. Er erhielt neben seinen Aufgaben als Aussen- und Finanzminister die Gesamtleitung des Kabinetts und stellte die erforderliche vorläufige Regierung zusammen. Wenn für ihre personelle Besetzung auch nur die Männer zur Verfügung standen, die sich im Nordraum Deutschlands auf hielten, so gelang es doch, ein arbeitsfähiges Fachkabinett zu bilden. Es war folgendermassen zusammengesetzt:

Gesamtleitung und Führung der Geschäfte des Reichsaussenministers und des Reichsfinanzministers Graf Schwerin-Krosigk, des Reichsinnen- und Reichskulturministers Dr. Stuckart, des Reichswirtschafts- und Produktionsministers Speer, des Reichsministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Backe, des Reichsarbeits- und Sozialministers Dr. Seldte, des Reichsverkehrs- und Reichspostministers Dr. Dorpmüller.

Wir waren uns darüber klar, dass irgendeine aktive Regierungstätigkeit zunächst zweifellos nicht möglich sein würde. Aber jedes Mitglied der behelfsmässigen Reichsregierung arbeitete auf seinem Gebiet Pläne und Memoranden darüber aus, wie der Not unter zentraler Leitung gesteuert werden konnte. Diese Denkschriften und entsprechende mündliche Berichte überraschten mich zum Teil durch ihre verhältnismässig günstigen und kurzfristigen Prognosen. So legte mir Dr. Dorpmüller trotz seines Alters in schwungvollem Vortrag dar, dass er sich anheischig mache, das gesamte Verkehrs- und Transportwesen Deutschlands in 6 Wochen wieder in Ordnung zu bringen. Voraussetzung sei natürlich, dass man ihm in jeder, vor allem in personeller, Beziehung freie Hand liesse.

Diese Pläne und Denkschriften für eine tatkräftige, zentrale Steuerung der für das Leben des Volkes wichtigen Gebiete stellten wir den Vertretern der West-Alliierten und der Sowjetregierung zu, die in Mürwik erschienen waren. In einzelnen Fällen wurden unsere Vorschläge durch mündliche Besprechungen erläutert. Es schien zunächst so, als ob unsere Mithilfe angenommen würde.

Es schien aber nur so. Mitte Mai bekamen der Verkehrsminister Dr. Dorpmüller und der Ernährungsminister Backe von den Alliierten Anweisung, ins amerikanische Hauptquartier zu fliegen. Da sie in den Problemen ihrer Ressorts besonders häufig mit den alliierten Kontrollbehörden in Mürwik verkehrt hatten, glaubten sie, der Flug nach Reims solle ihrer zukünftigen praktischen Mitarbeit auf ihren Tätigkeitsgebieten dienen. Wir hörten jedoch nichts mehr von ihnen. Sehr viel später erfuhr ich, dass zum mindesten Backe nicht zur Mitarbeit, sondern in die Gefangenschaft weggeflogen war.

Angesichts dieser sehr geringen Wirkungsmöglichkeit trat die Frage auf, ob ich nicht doch mit dem behelfsmässigen Kabinett abdanken sollte. Meine Aufgabe, die Kapitulation ordnungsgemäss durchzuführen, war erfüllt. Wenn ich auch in Mürwik noch in der von den Alliierten nicht besetzten Enklave eines eigenen Hoheitsgebietes lebte, so war ich doch natürlich völlig in der Hand des Gegners. Ganz Deutschland war vom Feinde besetzt. Er regierte dort. Selbständiges Handeln, wie es bei der Durchführung der Kapitulation noch möglich war, gab es für mich nicht mehr.

War es unter solchen Umständen nicht würdiger, diesem Scheindasein ein Ende zu machen, also aus eigener Initiative abzudanken, anstatt abwartend völlig ungewissen Massnahmen der Sieger entgegenzusehen? Dass es mir nach Durchführung der Kapitulation nicht behagte, ohne Wirkungsmöglichkeit dazusitzen, war selbstverständlich.

Minister Speer in erster Linie war der Ansicht, dass wir zurücktreten

sollten. Er glaubte für seine Person, dass die Amerikaner mit ihm weiterhin Zusammenarbeiten würden.

Graf Schwerin-Krosigk hingegen war der Meinung, wir hätten trotz aller Gefahr, dass die Gegner uns bewusst der öffenlichen Lächerlichkeit preisgeben wollten, zu bleiben. Der Reichspräsident und seine behelfsmässige Regierung stellten die Reichseinheit dar. In der bedingungslosen Kapitulation hatte ausdrücklich nur die deutsche Wehrmacht kapituliert. Der deutsche Staat hatte nicht aufgehört zu bestehen. Wenn ich auch behindert sei, tatsächlich Regierungshandlungen zu vollziehen, so ändere das doch nichts daran, dass ich das Staatsoberhaupt des Deutschen Reiches sei. Auch die Feindmächte hätten dies durch die Forderung einer Vollmacht von mir für die drei Chefs der deutschen Wehrmacht, welche die Kapitulationsurkunde am 8. Mai unterzeichnen sollten, anerkannt. Mein Rücktritt sei daher nur möglich, wenn gleichzeitig für einen Nachfolger gesorgt würde.

Ich hielt den Standpunkt Graf Schwerin-Krosigks für richtig. Meine Ernennung hatte ich zunächst nur dahingehend aufgefasst, dass ich nur den Krieg zu beenden hätte. Ich durfte aber jetzt keinesfalls, was auch geschehen möge, freiwillig mit der behelfsmässigen Reichsregierung zurücktreten. Dann konnten die Sieger mit Recht erklären: Da die für alle Zonen Deutschlands zuständige Reichsregierung davongelaufen ist, blieb uns nichts anderes übrig, als in den einzelnen Besatzungsgebieten besondere deutsche Regierungen aufzustellen und die Souveränität in den Zonen durch eigene Militärregierungen ausüben zu lassen.

Ich durfte also schon aus diesem Grunde nur der Gewalt weichen; anderenfalls hätte ich zu der Spaltung Deutschlands, wie sie heute besteht, in politischer Beziehung zumindest formell die Handhabe gegeben. Mein Rücktritt also, der freiwillige Verzicht auf meine von den Alliierten anerkannte Stellung, wäre *der* politische Fehler gewesen, den ich nach der Kapitulation hätte machen können.

Diese Überzeugung schliesst nicht aus, dass ich der Ansicht war und auch heute noch bin, dass der Wille des deutschen Volkes allein massgebend für die Besetzung des höchsten Amtes im Staate sein darf.

Es musste also im Mai 1945 mein Bestreben sein, das mir nun einmal zugefallene Amt bis zur Durchführung von Wahlen oder bis zu einer gewaltsamen Entfernung durch die Alliierten zu behalten.

Ab Mitte Mai 1945 schien bei den Feindmächten die Frage des Verbleibens meiner Regierung einer Entscheidung zuzugehen.

Nach der Gesamtkapitulation war in Mürwik eine Alliierte Kontrollkommission unter Führung des amerikanischen Generalmajors Rooks und des englischen Brigadiers Foord erschienen. Sie wurde wenig später

durch einen russischen Vertreter ergänzt. Ich hatte den beiden angelsächsischen Chefs der Kontrollkommission in einer einstündigen Unterredung die innerdeutsche Situation dargestellt. Ich hatte ihnen gesagt, welche Massnahmen ich für erforderlich hielte. Das gleiche versuchte ich dem britischen Berichterstatter Mr. Ward auseinanderzusetzen. Ich wollte mit diesen Unterredungen die von der behelfsmässigen deutschen Reichsregierung übergebenen Denkschriften unterstützen. Es lag mir daran, jede Wirkungsmöglichkeit auszunutzen, um der deutschen Bevölkerung zu helfen. Dem gleichen Ziel dienten meine Warnungen und Vorschläge, die sich auf die weitere aussenpolitische Entwicklung in Osteuropa bezogen. Sie fanden wenig Verständnis.

Der Verkehr mit den alliierten Vertretern bei diesen Zusammenkünften war von ihrer Seite zurückhaltend, aber korrekt. Die international gebräuchlichen Ehrenbezeigungen wurden erwiesen. Dass die Mitglieder meiner Reichsregierung und ich selbst mit der gleichen Zurückhaltung auftraten und uns nichts vergaben, war selbstverständlich.

Ab Mitte Mai hörten meine persönlichen Zusammenkünfte mit den Vertretern der Kontrollkommission auf. Die feindliche Presse und besonders der sowjetrussische Rundfunk begannen, sich mit der «Regierung Dönitz» zu beschäftigen. Die Russen griffen mich stark an. Es war offensichtlich, dass sie eine gemeinsame, für alle Zonen zuständige deutsche Regierung nicht wünschten. Die bisherige Zusammenarbeit der behelfsmässigen Reichsregierung mit den angelsächsischen Vertretern in Mürwik hatte ihren Argwohn erregt.

Es scheint, dass Churchill meiner Beseitigung zunächst Widerstand entgegengesetzt hat. Er wollte mich als «nützliches Werkzeug» verwenden und durch mich Anordnungen an das deutsche Volk weitergeben lassen, damit die Engländer nicht selbst «die Hände in einen aufgeregten Ameisenhaufen» zu stecken hätten. Churchill war auch der Ansicht, dass man Kriegsverbrechen, die ich etwa als Befehlshaber der U-Boote begangen hätte, abschreiben sollte,[7] falls ich den Engländern von Nutzen sein würde. Diese Einstellung Churchills war genau das, was ich damals von der ganz kalt rechnenden englischen Politik erwartete. Sie würden mich so lange gebrauchen, wie es ihren Zwecken entsprach.

Anscheinend stellte dann am 15. Mai 1945 Eisenhower die Forderung, dass ich im Interesse der Freundschaft mit Russland beseitigt werden sollte.

Am 22. Mai 1945 teilte mir mein Adjutant und Freund Lüdde-Neurath mit, der Leiter der Alliierten Kontrollkommission habe mich auf-

7 Siehe Churchill, «The Second World War», Band VI, Seite 646, Brief Churchills als Premierminister an das Englische Aussenministerium vom 14. Mai 1945.

gefordert, mit Friedeburg und Jodl am nächsten Morgen auf dem Wohnschiff «Patria» zu erscheinen, auf dem die Kommission untergebracht war. Ich antwortete lediglich: «Kofferpacken!» Ich hatte keinen Zweifel, dass der Zeitpunkt unserer Beseitigung durch Gefangennahme gekommen war.

Als wir an das Fallreep der «Patria» kamen, bot sich ein anderes Bild dar als bei meinen früheren Besuchen bei der Kontrollkommission: kein englischer Oberstleutnant, der pich unten empfing, kein präsentierender Posten. Dagegen war eine Fülle von Pressephotographen erschienen.

Oben auf der «Patria» nahmen Jodl, Friedeburg und ich an der einen Seite eines Tisches Platz; auf der anderen sassen die Chefs der Kontrollkommission, in der Mitte der amerikanische Generalmajor Rooks, neben ihm der englische General Foord und der russische General Truskow. Im Gefühl der Unausweichlichkeit unseres Schicksals waren meine beiden Kameraden und ich völlig ruhig. General Rooks gab uns eine Erklärung bekannt, wonach er auf Befehl Eisenhowers mich, die deutsche Regierung und das Oberkommando der Wehrmacht zu verhaften habe. Wir hätten uns von jetzt ab als Kriegsgefangene zu betrachten.

Er fragte mich, etwas unsicher, ob ich irgendetwas erwidern wollte. Ich entgegnete: «Es erübrigt sich jedes Wort!»

Wenn ich heute auf meine Tätigkeit am Ende des Krieges zurückblicke, bin ich mir der Unzulänglichkeit allen menschlichen Tuns bewusst. Die besten Vorsätze erweisen sich oft als falsch, oder ihre Verwirklichung als fehlerhaft. Ich bin daher weit entfernt davon, zu glauben, dass alle Erwägungen und alle Handlungen, die ich hier dargestellt habe, bei nachträglicher Betrachtung als richtig zu werten sind.

Ich bin aber auch heute noch der Auffassung, dass ich meinem Volke gegenüber verpflichtet war, die Verantwortung für die Beendigung des Krieges zu übernehmen und das Chaos nach meinen Kräften zu vermindern. Das Gelingen der stufenweisen Kapitulation hat sehr vielen Menschen das Leben gerettet. Dafür, dass mein Wirken bei der Erfüllung dieser letzten Aufgabe von Nutzen war, bin ich dem Schicksal dankbar.

23. Kapitel

Schlusswort

Kapitän zur See Wolfgang Lüth, einer der erfolgreichsten U-Bootkommandanten und einer der beiden einzigen Soldaten der Kriegsmarine, denen die höchste Tapferkeitsauszeichnung, das «Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub, Schwertern und Brillanten», verliehen worden war, kam am 14. Mai 1945, wenige Tage nachdem unsere Kapitulation den Krieg beendet hatte, in Mürwik bei Flensburg durch einen tragischen Unglücksfall ums Leben. In der Aula der Marineschule nahmen wir, die in Flensburg versammelten Offiziere der Kriegsmarine, an seinem Sarge von ihm Abschied. Es war wie ein Symbol.

In dem an Überlieferungen so reichen Raum, in welchem sich seit 1909 die Fähnriche der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine und der Kriegsmarine, die in Mürwik ausgebildet wurden, unter Führung ihrer Vorgesetzten zu allen feierlichen Anlässen versammelt hatten, erwiesen wir in dieser Totenfeier am Ende des Krieges und vor einer ungewissen, dunklen Zukunft nicht nur Lüth, sondern auch der uns so teuren Marine die letzte Ehre.

Die Marine hatte bis zur letzten Stunde ihre Pflicht erfüllt. Gegen ihren inneren Wunsch, der auf Verständigung und einen dauerhaften Frieden zielte, ungefragt und ungerüstet, hatte sie 1939 den Kampf gegen die grosse britische Seemacht antreten müssen.

Mit den geringen Streitkräften, die sie besass, hat sie nach bestem Können und Wissen gegen Grossbritannien und die Vereinigten Staaten gefochten und unverhältnismässig viel geleistet. Dass diese Leistung vollbracht werden konnte, lag nicht zum wenigsten an der seelischen Geschlossenheit der Marine, ohne die sie niemals in so hohem Masse der materiellen Überlegenheit der beiden grossen Seemächte hätte standhaften können.

Der Geist der Kampf- und Opferbereitschaft, der die Marine erfüllte, war ihr nicht nur durch Erziehung und Schulung eingepflanzt worden. Er wurde von der Kraft gespeist, die das deutsche Volk als Ganzes während des letzten Krieges offenbarte.

Trotz all dieser Hingabe aber und trotz aller gebrachten Opfer war es doch zur totalen Niederlage gekommen.

Wie waren wir dahin gelangt, wo wir nun standen?

Über diese Frage werden Historiker, die unbeeinflusst sind und denen die gesamten, jetzt noch nicht freigegebenen Archive zur Verfügung stehen, einmal ein einigermassen abschliessendes Urteil abgeben können.

Ich kann mich hier nur zu einigen Teilproblemen äussern, so wie ich sie heute sehe. Als Folge des verlorenen ersten Weltkrieges und der Unvernunft des Friedensvertrages von Versailles kam Deutschland in den zwanziger und Anfang der dreissiger Jahre wirtschaftlich und innenpolitisch in immer grössere Schwierigkeiten. Das deutsche Volk hatte sich in Weimar eine Verfassung gegeben, die seinem politischen Reifegrad nicht entsprach. Die Organe des Weimarer Staates konnten mit der Zerrissenheit im Innern, dem wirtschaftlichen Niedergang und der Arbeitslosigkeit nicht fertig werden. So ging Deutschland einer Diktatur entgegen. Schon Brüning war nicht imstande gewesen, anders als mit dem Notverordnungsparagraphen zu regieren. Anfang der dreissiger Jahre bestand nur noch die Wahl, ob die Diktatur bolschewistisch oder antibolschewistisch sein würde.

Bei dieser Alternative erschien Hitler den meisten Deutschen als ein Retter, manchen anderen zum mindesten als das kleinere Übel. Das Auftreten Hitlers ist also aus den Verhältnissen jener Zeit heraus zu verstehen.

Sein Ziel, den Kommunismus aus Europa herauszuhalten, fand damals die Zustimmung nicht nur der Masse des deutschen Volkes, sondern auch der westlichen Regierungen. Das Ergebnis seiner Politik vor dem Kriege war, dass Deutschland und damit mindestens auch Osteuropa nicht der bolschewistischen Ideologie verfielen, sondern dass Deutschland durch seinen Zusammenschluss zur einheitlichen Nation, den andere Völker schon Jahrhunderte vorher vollzogen hatten, im Gegenteil zum stärksten Bollwerk Europas gegen den Bolschewismus wurde.

Einige der Grundsätze, die Hitler aufgestellt und propagiert hatte – die Gemeinsamkeit des Schicksals aller Glieder eines Volkes, die Ethik der Arbeit, wonach ein jeder, der an seiner Stelle seine Pflicht für das Gemeinwohl erfüllte, in der allgemeinen Achtung gleichstehen sollte –, waren der breiten Masse des deutschen Volkes verständlich, sie begegneten der in der Tiefe wirkenden Sehnsucht nach sozialem Frieden und gewannen viele Arbeiter, die bisher gegen den Staat gestanden hatten, für ihn, weil er nun auch der ihrige, der Staat *aller* Deutschen, sein sollte.

Zu seinem Aufstieg verhalf Hitler die suggestive Kraft seiner zweifellos faszinierend wirkenden Persönlichkeit, die immer wieder sogar Men-

sehen für ihn gewann, welche ihm kritisch gegenüber standen – jedenfalls dann, wenn sie sich in seiner Nähe befanden und solange dies der Fall war.

Ich selbst habe diesen Einfluss oft empfunden, wobei ich nach zwei Tagen des Aufenthalts im Hauptquartier meistens das Gefühl hatte, mich von der Suggestion durch Hitler wieder absetzen zu müssen, um mich von ihr freizumachen. Er war für mich ferner nicht nur das rechtmässige, legitim zur Macht gekommene Staatsoberhaupt, dem ich zu gehorchen hatte, der Mann der Politik gegenüber dem Soldaten, ich sah in ihm auch einen Mann von grosser Intelligenz und Tatkraft. Das Dämonische seiner Natur durchschaute ich zu spät.

Hitlers Verkennung der englischen Mentalität, die einen weiteren Machtzuwachs Deutschlands keinesfalls hinnehmen würde, führte zum Weltkrieg. Damit war der Konflikt da, den er hatte vermeiden wollen, weil er nach seiner eigenen Aussage das «finis Germaniae» zur Folge haben musste.

Wer die ersten Septembertage 1939 in Deutschland erlebte, weiss, dass das Volk damals keine Kriegsfreude zeigte. Es hatte sich trotzdem in die Tatsachen gefügt und Opfer über Opfer gebracht; der deutsche Soldat kämpfte mit einer einmaligen selbstlosen Hingabe an seine Pflicht. Volk und Wehrmacht gingen bei Siegen und Niederlagen den gleichen Weg bis zum Ende.

Jeder anständige Deutsche schämt sich heute der im Dritten Reich geschehenen Verbrechen, die hinter dem Rücken der Nation begangen wurden.

Dem Volk als Ganzem für die Taten einer kleinen Minderheit die Kollektivschuld zuzusprechen, steht jeder Rechtsauffassung entgegen. Menschen können nicht für schuldig erklärt werden an Dingen, von denen sie noch nicht einmal gewusst haben.

Die Vorstellung, dass ein Volk insgesamt moralisch schlechter sei als andere Völker, ist unwahr in sich und besonders ungerecht dann, wenn sie von Nationen ausgeht, die während des Krieges wie nach 1945 Dinge getan haben, die ebenfalls gegen Recht und Moral verstiessen und deren Opfer Millionen deutscher Menschen geworden sind.

Ich halte es daher für falsch, dass einzelne Deutsche für das ganze deutsche Volk immer wieder Selbstbezichtigungen und summarische Schuldbekenntnisse öffentlich ablegen. Ein solches Verhalten gewinnt uns keine Achtung bei anderen Nationen. Keine von ihnen tut das hinsichtlich derjenigen unmenschlichen Dinge, die uns angetan wurden.

Das Führerprinzip, das eine Kontrolle der Macht ausschliesst, hat sich bei Hitler als verhängnisvoll erwiesen. Da kein Volk bei der Wahl eines

Führers im Voraus wissen kann, welche Eigenschaften bei ihm einmal die Oberhand gewinnen werden, kann die Lehre daraus nur die sein, dass die Verfassungen den Missbrauch der Macht durch einzelne ausschliessen und Freiheit und Recht zur Grundlage des Gemeinschaftslebens machen müssen.

Es steht deshalb fest, dass die demokratische Staatsform mit ihrer Garantie der Unverletzlichkeit der persönlichen Freiheit und Rechtssicherheit für ein hochstehendes Volk die richtige ist. Diese Grundsätze für alle Staatsbürger gleichmässig zu verwirklichen, ist die Hauptaufgabe demokratischer Gesetzgebung und Innenpolitik.

Wenn wir aus der Vergangenheit gelernt haben, welche Folgen Überheblichkeit und Machtmissbrauch haben können, so sollten wir andererseits an der Erkenntnis festhalten, dass die Grundlage der Gesundung unseres Volkes ein natürliches und selbstverständliches Nationalgefühl sein muss, das seine Wurzeln in der Liebe zur Heimat, zur Muttersprache, zum deutschen Volke, seiner Kultur und seiner Geschichte hat. Ein solches Nationalgefühl bildet die Voraussetzung gerade auch für unsere internationalen Beziehungen; denn auch bei den Relationen *zwischen* den Völkern ist, wie der Ausdruck selbst es sagt, die Nation die Vorbedingung. Das Nationalgefühl steht also der Freundschaft mit anderen Nationen nicht im Wege.

Es ist falsch und liegt auch nicht im Interesse der Beziehungen zwischen den Staaten, in den Begriff «international» eine zmfznationale Einstellung gegenüber dem eigenen Lande hineinzudeuten. Keine Nation ausser zeitweise der deutschen tut das.

Ich wiederhole: wir müssen zu einem natürlichen, gesunden und damit massvollen Nationalgefühl zurückfinden. In diesem Sinne muss auch die kommende Generation erzogen werden. Dazu ist es notwendig, ihr die geschichtliche Wahrheit über die deutsche Vergangenheit zu sagen und ihr nicht eine einseitige Darstellung zu geben, die noch der Nachklang der «reeducation» durch die Besatzungsmächte ist.

In meinem Leben habe ich so viel Selbstlosigkeit und Treue mir unterstellter Soldaten erlebt, dass ich von Dankbarkeit diesen Männern gegenüber erfüllt bin. Niemand sollte das Soldatentum des letzten Krieges herabsetzen; man verletzt sonst die Ehrfurcht vor denjenigen, die in Erfüllung ihrer Pflicht gefallen sind.

Selbstlosigkeit und Treue, das ist meine Überzeugung, sind auch für Gesundung, Zusammenführung und Wiederaufstieg unseres Volkes notwendig.

Anhang

Anlage 1
Die U-Boote der deutschen Kriegsmarine (Hauptdaten)

Typ	Typ Verdrängung (Washington Tonnen)	Wasser-verdrängung (aufgetaucht und getaucht) in Tonnen	Fahrbereich (bei Geschwindig-keiten Über- und Unterwasser) in sm	Höchst-geschwindig-keit (Über- u. Unterwasser) in sm
I	712	862 983	6700 (12 sm) 80 (4 sm)	17.7 8.2
II	250	254 303	1050 (12 sm) 35 (4 sm)	13.0 6.9
Vila	500	626 745	6200 (10 sm) 4300 (12 sm) 90 (4 sm)	16.0 8.0
Vllb	517	753 857	8700 (10 sm) 6500 (12 sm) 72 (4 sm)	17.2 8.0
VIIc	517	769 871	8850 (10 sm) 6500 (12 sm) 80 (4 sm)	17.3 7.6
IX C	740	1120 1232	13450 (10 sm) 11000 (12 sm) 63 (4 sm)	18.2 7.3
IX D 2		1612 1804	31500 (10 sm) 23700 (12 sm) 57 (4 sm)	19.2 6.9
XB (Minenboot)	—	1763 2177	18450 (10 sm) 14500 (12 sm) 93 (4 sm)	16.4 7.0
XIV Versorgungs-boot	—	1688 2932	12350 (10 sm) 9300 (12 sm) 55 (4 sm)	14.5 6.2
XXI		1621 1819	15500 (10 sm) 11150 (12 sm) 285 (6 sm)	15.5 17.5
XXIII	—	232 256	1350 (9 sm) 175 (4 sm)	9.5 12.5

Anlage 2
Auszüge aus:
«Defense of Merchant Shipping Handbook 1938»
(DMS) I. M. T. Band 40, Seite 88

(A) D. M. S. 3 I 55
Reporting the enemy.

As soon as the Master of a merchant ship realises that a ship or aircraft in sight is an enemy, it is his first and most important duty to report the nature and position of the enemy by wireless telegraphy. Such a report promptly made by the means of saving not only the ship herself but many others; for it may give an opportunity for the destruction of her assailant by our warships or aircraft, an opportunity which might not recur. How and when to make Enemy Reports and Distress Messages is explained in Part II, Chap. 6 It is essential that Masters and officers should be familiar with this chapter.

D. M. S. Pt. II *6* I 150
The Importance of reports.

(a) The importante of single merchant ships reporting by W/T the sighting and position of all enemy warships or aircraft that may be sighted has been emphasised in Part I, Chapter 3. Reports must be made either as «Enemy Reports» or as «Distress Messages», depending upon the circumstances.

(b) Enemy Reports and Distress Messages may only be transmitted on the personal authority of the Master or officer on watch.

(c) It is important that such messages should be transmitted as soon as possible. There may be a warship in the vicinity and early receipt of the signal may thus be the means of saving other ships or of bringing the enemy to action.

(B) D. M. S. 2 V II 53.
Conditions under which fire may be opened.

(a) Against enemy acting in accordance with International Law. – As the armament is solely for the purpose of self-defence, it must only be used against an enemy who is clearly attempting to capture or sink the merchant ship. On the outbreak of war it should be assumed that the enemy will act in accordance with International Law, and fire should therefore not be opened until he has made it plain that he intends to attempt capture. Once it is clear that resistance will be necessary if capture is to be averted fire should be opened immediately.

(b) Against enemy acting in defiance of International Law. – If, as the war progresses, it unfortunately becomes clear that, in defiance of International Law, the enemy has adopted a policy of attacking merchant ships without warning, it will then be permissible to open fire on an enemy surface vessel, submarine or aircraft, even before she has attacked or demanded surrender, if to do so will tend to prevend her gaining a favourable position for attacking.

D. M. S. 3 III 65.
Conduct when attacked by a submarine on the surface.

(a) General. – No British merchant vessel should ever tamely surrender to a submarine, but should do her utmost to escape. A vessel which makes a determined attempt to escape has an excellent chance of doing so.

(b) ……………………

(iv) In ships fitted with a defensive armament, open fire in order to keep the enemy at a distance, if you consider that he is clearly intending to effect a capture and that he is approaching so close as to endanger your chances of escape. Fire should also be opened if the enemy opens fire on you.

Anlage 3

Auszug aus K. T. B. des BdU vom 21.1.1940

Der Inspekteur des Torpedowesens ruft mich heute an. Auf Grund von Versuchsschüssen gegen T 123, die ebenfalls keine Zündung ergaben, und von an lagernden Torpedos angestellten magnetischen Messungen, hält die T. I. das Auftreten von Nichtzündern für erwiesen.

Die grösste Belastung, die der Angriffsgeist der U-Bootwaffe seit dem Kriegsbeginn gehabt und die ihre Erfolge auf das Schwerste geschädigt hat, ist die Tatsache, dass die Hauptwaffe, der Torpedo, in starkem Masse nicht frontbrauchbar ist. Mindestens 25% aller gefallenen Schüsse waren Torpedoversager. Nach einer Statistik, die die Schüsse bis zum 6.1. erfasst, waren 40,9% der Schüsse ohne Erfolg Torpedoversager. Hierin sind die in den ersten 3 Monaten geschossenen Versager durch Nichtzünder nicht enthalten, da diese aus Unkenntnis dieser Möglichkeit als Fehlschüsse gewertet wurden.

Der anhaltende und wechselvolle Kampf gegen die Torpedoversager hat sich wie folgt abgespielt:

1. Im August 1939, vor dem Auslaufen der U-Boote in der Spannungszeit, findet eine Besprechung bei T. V. A. statt, bei der die vom BdU vorgebrachten Zweifel hinsichtlich des sicheren Funktionierens der Pistole vom Leiter der T. V. A., Konteradmiral Wehr, als grundlos bezeichnet werden.

2. Am 14.9. meldet U 29 mit F. T. 2 Frühzünder nach Ablauf der Sicherheitsstrecke. T. I. will die Versagerursache zunächst in falschem Schiffsort der U-Boote 30-60 sm sehen. Diese Erklärung lehne ich ab. Die T. I. empfiehlt daraufhin, die Gefechtspistole 2 Zonen niedriger einzustellen, um damit die Empfindlichkeit der Pistole zu verringern. Da jedoch dann gegen Handelsschiffe unter 3'000 B.R.T. wegen geringen Zündfeldes eine Zündung bei Unterschiessen nicht sichergestellt ist, muss gegen diese Schiffe mit Aufschlagzündung geschossen werden. Entsprechender Befehl an die U-Boote wird am 14.9. vom BdU erlassen.

3. Die erhoffte Beseitigung der Versager tritt jedoch nicht ein. Weitere Frühzünder werden gemeldet (U 27 meldet dazu leichte Beschädigung im Boot durch Detonation). Bis zur Klärung der Ursachen der Pistolenversager veranlasst die T. I., dass die Pi mit einer Schalterstellung «A» versehen wird, die die Möglichkeit bietet, die elektrische Zündung auszuschalten.

4. Nach Einführung der Schalterstellung «A» befiehlt der BdU am 2.10., dass nur noch mit Aufschlagzündung geschossen werden darf.

Damit ist die Gefahr von Frühzündern vorläufig ausgeschaltet. Diese Massnahme ist mit Rücksicht auf die Sicherheit der Boote bis zur endgültigen Klärung der Ursache der Frühzünder erforderlich geworden.

5. Anfang Oktober teilt T. I. mit, dass als Ursache der Frühzünder beim G 7e eine ungünstige Kabelverlegung festgestellt worden sei. Da diese Kabel nunmehr

anders gelegt seien, könne der G 7e wieder zum Unterschiessen freigegeben werden. Beim G 7a seien mechanische Einwirkungen der Grund für vorzeitige Detonieren Der G 7a müsse daher noch bis zur endgültigen Klärung der Frage für Unterschiessen gesperrt bleiben.

Ich äussere meine Bedenken gegen diese verschiedenartige Erklärung der Versagerursachen des Frühzünders. Auf die Versicherung des Inspekteurs des Torpedowesens hin, dass der G 7e nunmehr sicher sei, entschliesse ich mich aber zu einem Versuch und gebe den G 7e zum Unterschiessen mit M. Z. frei.

6. Am 18. 10. meldet U 46 Frühzünder beim Angriff auf einen Geleitzug mit G 7e. Damit steht einwandfrei fest, dass trotz der Änderung auch beim G 7e keine Sicherheit der Pistole besteht. Ich befehle daher erneut, auch für G 7e, Schiessen mit Aufschlagzündung und ausgeschalteter elektrischer Zündung (Schalterstellung «A»).

Damit sind wir auf dem Stande von 1914/18 wieder angekommen. Aber ich habe diesen schweren Entschluss, der die oft gerühmten, viel besprochenen Vorteile der Magnetzündung aufgibt, fassen müssen, um vermeidbare Bootverluste durch eigene Waffenwirkung zu verhindern und um die zu dieser Zeit allein bekannte Versagerquelle, die Frühzünder, im Interesse der U-Booterfolge zu vermeiden.

7. Inspekteur des Torpedowesens teilt am 20. 10. fernmündlich mit, dass ihm heute bekannt würde, dass der Torpedo (G 7a und G 7e) bis 2 m tiefer steuert als angegeben. Zahlreiche Meldungen von U-Booten über Nichtzünden beim Schuss mit Aufschlagzündung trotz guter Schussunterlagen lassen ebenfalls vermuten, dass Torpedos tiefer laufen als eingestellt und daher untersteuern. Eine neue, für das Schiessen mit Aufschlagzündung sehr schwer wiegende Versagerursache. Um nicht den Erfolg des Schusses etwa durch einen mangelhaften Tiefenlauf des Torpedos in Frage zu stellen, befehle ich am 20. 10., dass bei Aufschlagzündung mit einer Tiefeneinstellung von höchstens 4 m zu schiessen ist.

Auf Vorschlag der T. I. ergänze ich den gegebenen Befehl dahingehend, dass Torpedos bei Aufschlagzündung 2 m geringer'als Zieltiefgang einzustellen sind. Um Oberflächendurchbrecher und dadurch Kaltläufer zu vermeiden, muss jedoch als geringste Tiefeneinstellung 3 m, bei Atlantikdünung 4 m festgesetzt werden. Damit entfallen alle Schüsse auf Ziele mit geringerem Tiefgang als 5 bzw. 6 m, also z.B. kein Angriff auf Zerstörer mehr möglich.

8. Am 23. 10. wird in einer Besprechung beim BdU in Wilhelmshaven mit Inspekteur T. I. und Leiter T. V. A. und T. E. K. bestätigt,

a) dass mit erneuten grösseren Tiefenschwankungen als bisher angenommen gerechnet werden muss;

b) dass die Ursache der Frühzünder noch nicht erkannt ist;

c) auf Verlangen des BdU wird zugesichert, wenigstens die Zündung am Ende der Laufstrecke, die ebenfalls häufig in Erscheinung getreten ist, in nächster Zeit zu beseitigen.

Damit steht fest, dass die Brauchbarkeit des Torpedos in stärkstem Masse beschränkt ist:

bei Aufschlagzündung, Gefahr des Untersteuerns;

bei MZ-Schuss, Gefahr des Frühzünders.

9. Am 5. 11. wird eine neue (aptierte) Pi angeliefert, von der man erhofft, dass sie durch Stabilisierung der Nadel fast völlig gegen die bisher auftretenden Versager der Frühzünder geschützt ist. Die Pistole wird mit Pi (A + B) bezeichnet. Mit dieser Pistole wird daher wieder auf Magnetzündung übergegangen.

Als Tiefeneinstellung wird Zieltiefgang + 1 m befohlen. Lediglich Schnellschuss für G 7 a wegen schwieriger mechanischer Verhältnisse noch gesperrt. Unsere ganzen Hoffnungen setzen sich jetzt auf diese Pistole und lassen weitere eingehende Meldungen über Versager mit den *bisherigen* Pistolen als weniger wichtig erscheinen.

10. Am 8. bzw. 9.11. laufen U 28 und U 49 als erste Boote mit der Pi (A + B) aus. Am 19.11. meldet U 49 einen G 7a Frühzünder nach Ablauf der Sicherheitsstrecke, einen G 7e, wahrscheinlich Versager durch Nichtzündung, 2 G 7a detoniert nach 200 m Laufstrecke.

Das ist eine bittere Enttäuschung, die unsere besten Hoffnungen mit einem Schlage wieder zunichte macht. Also keine sichtliche Verbesserung gegen den bisherigen Stand. Weitere Meldungen anderer Boote über Frühdetonierer und Nichtzünder folgen. Nach Rücksprache mit T. L, die mit Bestimmtheit an eine sichere Zündung beim Unterschiessen glaubt, halte ich vorerst die Möglichkeit des Nichtzündens nicht für wahrscheinlich. Eine Erklärung für die erneuten Frühzünder wäre vielleicht darin zu suchen, dass durch Seegang mechanische Einwirkungen auf die Nadel zu Frühzündern führte. Ich hoffe, dieser Versagermöglichkeit dadurch entgegentreten zu können, dass ich den Torpedo in ruhigeres Wasser bringe, dadurch, dass ich ihn auf grössere Tiefe einstelle. Ich befehle daher in Übereinstimmung mit T. L, Torpedos bei schlecht Wetter auf grössere Tiefe einzustellen und verweise auf die in der Bedienungsvorschrift angegebenen Grenzen der Zündmöglichkeit.

11. Weitere Meldungen von Frühzündern und anscheinenden Nichtzündern folgen. Ein Teil der Fachleute der T. I. schlägt als Abhilfe gegen Frühzünder die Verringerung der Pi-Empfindlichkeit durch geringere Zoneneinstellung (2 Zonen niedriger als Zonenkarte) vor.

Durch Tiefeneinstellung *gleich* Zieltiefgang soll der Torpedo aber näher an das Schiff herangebracht und dadurch das Zündfeld des Zieles trotz geringerer Pi-Empfindlichkeit zur Wirkung kommen. Ich sträube mich gegen diese Massnahme, da sie den Torpedo ja wieder den Einflüssen des Seegangs und damit der Gefahr der Frühzündung aussetzt. Der Inspekteur des Torpedowesens und die andere Hälfte der Fachleute stimmen zu. Im Einvernehmen mit T. I. bleibt es daher bei meinem Befehl.

12. Kleine Änderungen an der Pi (Isolierung der Kupferhaube, Glättung einer Druckscheibe) bringen keine Besserung. Vorübergehend scheint ab und zu eine Verringerung der Frühzünder einzutreten und in der Hoffnung auf immer wieder angeordnete kleinere Verbesserungen wird am Unterschiessen festgehalten, da ein Schiessen nur mit Aufschlagzündung wieder die grossen Versagerzahlen des Untersteuerns bringen würde.

13. Es häufen sich die Meldungen über Schüsse mit sicheren Schussunterlagen ohne Zündung. Die T. I. glaubt an die unbedingt sichere Zündung beim Unterschiessen und lehnt Versagermöglichkeiten auch in diesem Teile der Pistole ab. Ich lasse alle Schüsse der Kommandanten, die nach ihrer Ansicht Nichtzünder waren, von der T. I. nach den möglichen Ursachen untersuchen. Die T. I. glaubt diese Misserfolge auf Vorbeischiessen zurückführen zu müssen, bzw. sieht die Fehlschüsse als ungeklärt an. Ich kann nach der grossen Zahl der eingegangenen Meldungen über Schüsse ohne Zündung bei sicheren Schussunterlagen diesem Urteil nicht mehr beipflichten. Ich halte Pi-Versager durch Nichtzündung in vielen Fällen für absolut erwiesen und stelle anlässlich einer Besprechung mit T. E. K. am 19.1. diese meine Ansicht klar heraus (s. K. T. B. v. 17. 1.).

14. Bei einem Versuchsschiessen mit T 123 wird danach auch tatsächlich festgestellt, dass mehrere Pistolen beim Unterschiessen nicht gezündet haben. Die T. I. erkennt jetzt die Möglichkeit von Versagern durch Nichtzündung an und gibt am 21.1. folgende Anweisung zur Weitergabe an die U-Boote durch:

1. Auf Ziele unter 4'000 BRT, auf Zerstörer und auf getauchte U-Boote Tiefeneinstellung 4 m.
2. Bei Zielen unter 1'000 BRT muss mit Nichtzündung gerechnet werden.
3. Bei allen anderen Zielen Tiefgang + 1 m einstellen auch bei schlechtem Wetter.

Damit wird der Torpedo erneut näher an das Ziel und damit sicherer in das Zündfeld, andererseits jedoch wieder in unruhiges Wasser gebracht, was zu reinen Torpedoversagern Anlass geben kann.

Der Erfolg dieser Anweisung bleibt abzuwarten.

15. Ausser dem negativen Versuchsschiessen mit T 123 ergeben neuerliche magnetische Messungen der Torpedohüllen und Batteriekammern, dass von diesen – in uneinheitlicher, unstabiler Weise – magnetische Ausstrahlungen auf die Pistolen ausgesandt werden, die eine Verstärkung (Frühzünder) oder eine Abschwächung (Nichtzünder) zur Folge haben können. Die lagernden Torpedos sollen entmagnetisiert werden. Erfolg und Erfolgsdauer dieser Massnahmen erscheint T. I. zweifelhaft. Wir beherrschen also noch in keiner Weise die Versagerursachen.

16. Das Zutrauen der Kommandanten und Besatzungen zum Torpedo ist erheblich erschüttert. Trotz starker Gegenwehr haben die Boote immer wieder versucht, die Torpedos unter möglichst günstigen Bedingungen anzubringen, trotz oft schneidigstem Einsatz haben sie Misserfolge und Versager und Gefährdung des Bootes erlebt. Der Ausfall an versenkter Tonnage, lediglich durch Torpedoversager, kann gering gerechnet mit insgesamt 300'000 BRT eingesetzt werden. Es scheint mir z.B. auch sicher zu sein, dass auch der Schuss von U 47 (Kptl. Prien) auf den Kreuzer der London-Klasse Frühzünder gewesen ist. Dass die U-Bootwaffe trotz gründlicher Friedensausbildung infolge der Torpedoversager nicht das erntete, was sie erwarten konnte, ist für Kommandanten und Führung bitter.

Ich werde auch weiterhin meinen ganzen Einfluss einsetzen, um trotz aller Rückschläge den Angriffsgeist der U-Bootwaffe zu erhalten. Wir müssen weiterschiessen, um die Fehlerquellen erkennen und abstellen zu können. Das *rückhaltlose* Vertrauen zum Torpedo kann jedoch bei Kommandanten und Besatzungen erst durch *anhaltende* Besserung des technischen Standes allmählich wieder hergestellt werden.

Anlage 4

ObdM Berlin, den 9. Februar 1942

B. Nr. 83a/42 Gkdos

An Verteiler

– pers. Anschriften –

Betr. Untersuchung der Torpedoversager

Vorg. ObdM MPA 2864/40 geh. vom 11.6.40

I. Wie dem Offizierkorps bekannt ist, sind in den ersten Monaten des Krieges Torpedoversager aufgetreten, die das Vertrauen der Front zur Torpedowaffe vorübergehend in hohem Masse erschüttert und durch teilweise Häufung von Misserfolgen besonders im U-Bootkrieg, die Seekriegsführung um wichtige Erfolge gebracht haben.

Die Mängel lagen an Folgendem:

1. durch zu grosse Tiefensteuerung der Torpedos sind gegnerische Schiffe sowohl im Aufschlagsschuss unterschossen wie auch durch Nichtansprechen der Magnetzündung nicht mehr gefasst worden.

2. Der MZ-Teil der Gefechtspistole war gegen mechanische Erschütterungen beim Lauf des Torpedos empfindlich. Es traten Selbstzünder, meist als Frühzünder, ein. Hierdurch blieben Erfolge am Ziel aus und wurden die eigenen Boote gefährdet. Dem Feind wurde ausserdem das Vorhandensein derartiger Abstandszündung damit vorzeitig bekannt. Die Forcierung entsprechender Abwehrmassnahmen mit alsbaldiger erfolgreicher Anwendung seines MES war die Folge.

3. Obgleich die Gefechtspistole für jeden Auftreffwinkel über 21° konstruiert war, konnte ihre sichere Aufschlagzündung, wie erst durch Nachprüfen nach eingetretenen Frontversagern festgestellt wurde, nur bei Auftreffwinkeln über 50° nachgewiesen werden.

Die angeführten Fehler sind erst nach und nach erkannt worden, zumal die Verbindung der Tiefenlaufmängel mit den Pistolenversagern die Versagercharakteristik besonders erschwerte.

Dies führte zu zahlreichen und wechselnden Anweisungen der Führung über den Ansatz der Waffe, die eine sehr erhebliche Unruhe in die Front brachten.

Es ist nicht möglich, die eingetretenen Versager in ihrer Auswirkung auf Misserfolge für die Zeit von Kriegsbeginn bis zum Abschluss der Norwegenunternehmung statistisch genau zu erfassen. Es genügt die Feststellung, dass die Versager der ersten acht Kriegsmonate die doppelte, z.T. fast dreifache Höhe der Zahl erreicht haben, die als tragbarer Durchschnitt kriegsmässiger Waffenverwendung anzusprechen ist.

In meinem Erlass MPA 2864 geh. vom 11.6.1940 habe ich zum Ausdruck gebracht, wie schwerwiegend ich diese Versager werten muss. Waren schuldhafte Unterlassungen bei Entwicklung oder Erprobung die Ursache der Mängel, so musste ich die Schuldigen unnachsichtlich zur Rechenschaft ziehen. Dies ist geschehen.

Das Reichsgericht hat gegen die vier genannten Offiziere und Beamten die Anklage verfügt und ist danach in sechswöchiger Hauptverhandlung zu folgendem Tatbestand gekommen:

1. Tiefenhaltung der Torpedos

Wesentlich für die Mängel, die schuld an den Versagern durch Untersteuerung sind, war eine ungenügende Erprobung der Tiefenhaltung der Torpedos G 7a und G 7e. Sie reicht bis in ihre Entwicklungszeit zurück. Beide Torpedos erfüllten nicht ihre vorgeschriebene Tiefentoleranz, sondern neigten zum Untersteuern der Tiefe um den Wert von 2 bis 3 m. Als 1936 erstmalig Tiefenhaltungsfehler bekannt wurden, ist ihnen nicht mit der nötigen Sorgfalt und Initiative nachgegangen worden. Hierbei spielte die Unzuverlässigkeit des beim Einschiessen benutzten Tiefenregistriergerätes noch eine besondere Rolle. Der Versuch, die Tiefenfehler zu beseitigen, war im Ergebnis erfolglos. Wesentlich hierfür ist, dass

Entwicklungsarbeiten auf weite Sicht betrieben wurden, die der Notwendigkeit sofortiger Abstellung der Tiefenfehler nicht Rechnung trugen. Dies geschah selbst nicht auf einen im Frühjahr 1939 vom stellvertretenden Leiter der T. V. A. ausdrücklich erteilten Befehl hin. So kam es, dass diese Mängel, obschon seit Jahren bekannt, noch bei Kriegsausbruch bestanden. Sie konnten erst im Winter 1939/40 behoben werden.

Verhängnisvoll hat sich hier ausgewirkt, dass die Wichtigkeit einer genauen Tiefenhaltung der Torpedos bei der T. V. A. allgemein stark unterschätzt worden ist. Sie wurde sogar vom Leiter selbst als militärisch gegenstandslos und von absolut sekundärer Bedeutung bezeichnet. Begründet wurde diese Auffassung mit dem Vorhandensein der M. Z. Selbstverständlich bedingte auch die Anwendung der M. Z. genaue Tiefenhaltung. Dies erforderte schon die zu erreichende Sprengwirkung des M.-Z.-Schusses. Darüber hinaus musste jederzeit wegen des begrenzten Anwendungsbereiches der M. Z. in ausserheimischen Gewässern mit Aufschlagzündung geschossen werden können. Hierfür war aber die genaue Tiefensteuerung besonders wichtig. Spätestens musste der Tiefenhaltung die entsprechende Sorge zuteil werden, als bei der T. V. A. etwa ein Jahr vor dem Kriege das MES-Problem als praktisch gelöst bekannt wurde. Denn von diesem Zeitpunkt an musste damit gerechnet werden, dass hierdurch der M.-Z.-Schuss praktisch einmal seine Daseinsberechtigung würde verlieren können.

2. MZ-Teil der Gefechtspistole.

Die M. Z. war – obschon in ihrem grundsätzlichen Aufbau richtig – mit einem Mangel behaftet, der erst durch die Front Verwendung in Erscheinung getreten ist; der Selbstzündergefahr, hervorgerufen durch mechanische Schwingungen beim Lauf des Torpedos. Es ist versäumt worden, den M.-Z.-Teil der Pistole auf seine Störanfälligkeit gegen derartige Erschütterungen durch Versuche mit dem G 7a und G 7e zu überprüfen. Die Pistolen selbst wurden nicht in den Torpedos G 7a und G 7e, sondern in dem veralteten G 7v eingeschlossen, bei dem dieser Fehler nicht in Erscheinung getreten ist. Eine Erkenntnis über die Möglichkeit von Selbstzündern ist ferner dadurch nicht zustande gekommen, dass eine systematische Auswertung des Pistolen-Einschiessmaterials der T. V. A. unterblieben ist.

3. Der AZ-Teil der Gefechtspistole.

Falsche Auffassung von der absoluten Zuverlässigkeit der im Prinzip schon im Weltkrieg angewendeten Aufschlagzündung hat dazu geführt, dass schon vor Einführung der Torpedos G 7a und G 7e in die Front die AZ völlig unzureichend erprobt worden ist. Wenn dies auch nicht zum Gegenstand der Anklage gemacht wurde, so doch die Tatsache, dass eine derartige Erprobung nicht nachgeholt worden ist. Die Notwendigkeit hierfür war gegeben, als im Winter 1938/39 ernste Bedenken gegen die Wirksamkeit der AZ auftauchten und die Unzulänglichkeit der früheren Erprobung bekannt wurde. Auch hier hat, ähnlich wie bei der Behandlung der Tiefenhaltungsfrage, die Überzeugung von der überragenden Bedeutung der M. Z. eine verhängnisvolle Rolle gespielt.

Abschliessend stelle ich fest:

Die Angelegenheit ist damit abgeschlossen. Durch die Arbeit der T. I. und T. V. A. ist es gelungen, die zurückliegende Krisis durch Abstellung der Mängel, die Ursache der ersten Misserfolge und Gegenstand des Verfahrens waren, zu überwinden. Die seitdem errungenen Erfolge am Feind sind Beweis hierfür. Die Kriegsbrauchbarkeit der Waffe auch weiterhin zu sichern und zu fördern, ist

Pflicht aller, denen die schwere Verantwortung übertragen ist, sie zu schaffen und zu erhalten.

Meine Ausführungen sind unter Hinweis auf meinen Erlass vom 11.6.1940 in geeigneter Form bekanntzugeben,

gez. Raeder.

Anlage 5
Auszüge aus Churchills «The Second World War», englische Ausgabe

Band II, Seite 529:
The only thing that ever really frightened me during the war was the U-boat peril. Invasion, I thought, even before the air battle, would fail. After the air victory it was a good battle for us. We could drown and kill this horrible foe in circumstances favourable to us, and, as he evidently realised, bad for him. It was the kind of battle which, in the cruel conditions of par, one ought to be content to fight. But now our life-line, even across the broad oceans, and especially in the entrances to the Island, was endangered. I was even more anxious about this battle than I had been about the glorious air fight called the Battle of Britain. The Admiralty, with whom I lived in the closest amity and contact, shared these fears.

Band III, Seite 98:
Amid the torrent of violent events one anxiety reigned supreme. Battles might be won or lost, enterprises might succeed or miscarry, territories might be gained or quitted, but dominating all our power to carry on the war, or even keep ourselves alive, lay our mastery of the ocean routes and the free approach and entry to our ports. I have described in the previous volume the perils which the German occupation of the coast of Europe from the North Cape to the Pyrenees brought upon us. From any port or inlet along this enourmous front hostile U-boats, constantly improving in speeed, endurance, and radius, could sally forth to destroy our sea-born food and trade.

Band IV, Seite 107:
The U-boat attack was our worst evil. It would have been wise for the Germans to stake all upon it.

Band V, Seite 6:
The battle of the Atlantic was the dominating factor all through the war. Never for one moment could we forget that everything happening elsewhere, on land, at sea, or in the air, depended ultimately on its outcome, and amid all other cares we viewed its changing fortunes day by day with hope or apprehension.

Übersetzung

Band II, Seite 529:
Die einzige Sache, die mir jemals wirklich während des Krieges Furcht einflösste, war die U-Boot-Gefahr. Ich dachte selbst vor der Luftschlacht um England, dass eine Invasion fehlschlagen würde. Nach dem Sieg in dieser wäre sie ein aus-

sichtsreicher Kampf für uns gewesen. Wir konnten diesen schrecklichen Feind unter für uns günstigen und, wie er offensichtlich einsah, für ihn schlechten Umständen ertränken und vernichten. Es wäre die Art des Kampfes gewesen, mit der man bei den grausamen Bedingungen des Krieges zufrieden sein sollte. Aber nun waren unsere Lebenslinien selbst in der Weite der Ozeane und besonders auf den Zufahrtswegen zu unserer Insel durch U-Boote gefährdet. Ich hatte sogar mehr Befürchtungen über den Ausgang dieses Kampfes, als es bei dem ruhmreichen Luftkampf, der sogenannten Schlacht um England, der Fall gewesen war. Die Admiralität, mit welcher ich in engster Freundschaft und Zusammenarbeit lebte, teilte diese Befürchtungen.

Band III, Seite 98:

Mitten in der unaufhörlichen Folge gewalttätiger Ereignisse war eine einzige Besorgnis vorherrschend. Schlachten mochten gewonnen oder verloren werden, Unternehmungen gelingen oder misslingen, Gebiete erobert oder geräumt werden – über all unseren Anstrengungen, den Krieg fortzusetzen oder sogar ihn nur zu überstehen, stand die Anstrengung, die Seeherrschaft über die Ozeanrouten, die gefahrlose Annäherung und den Eingang zu unseren Häfen zu beherrschen. Ich habe in dem vorigen Band die Gefahren beschrieben, welche die deutsche Besetzung der europäischen Küsten vom Nordkap bis zu den Pyrenäen für uns brachte. Von jedem Hafen und Eingang dieser ungeheuren Front konnten feindliche U-Boote, die ständig an Geschwindigkeit, Seeausdauer und Operationsradius verbessert wurden, auslaufen, um unsere von der See abhängige Versorgung und unseren Handel zu zerstören.

Band IV, Seite 107:

Der U-Boot-Krieg war unser schlimmstes Übel. Es wäre weise von den Deutschen gewesen, alles auf diese Karte zu setzen.

Band V, Seite 6:

Die Atlantik-Schlacht war der dominierende Faktor während des ganzen Krieges. Niemals, auch nicht für einen Moment, durften wir vergessen, dass alles, was sich anderswo ereignete – zu Lande, zu Wasser oder in der Luft –, letzten Endes von ihrem Ausgang abhing, und inmitten aller unserer anderen Sorgen betrachteten wir ihr wechselhaftes Glück Tag um Tag mit Hoffnung oder Furcht.

Anlage 6

F. d. U. W'Hafen, 8.9.39

B. Nr. 482 Gkds.

An das O. K. M., Berlin

BERLIN

Betrifft: U-Bootbauprogramm.

Vorgang: Tel. Rücksprache am 8. 9. 39 Admiral Schniewind mit FdU.

1. Weiterbau der Typen VII c und IX in den mit FdU Gkds 172 Chefs. 1.9.39 angegebenen Verhältnissen.

2. Kein Bau von kleinen U-Booten, da Verwendung grundsätzlich nur in heimischen Gewässern möglich und keine operativen Verwendungen in Ostsee in absehbarer Zeit wahrscheinlich, in Nordsee fraglich. Letztere kann jedoch

auch mit den Booten des Typ VII c geschehen. Diese können auch *gleichzeitig* als Atlantikboote (Azoren) Verwendung finden.

1. Weiterbau der in Auftrag gegebenen Boote Typ X b. Minenverwendung in aussereuropäischen Gewässern sehr aussichtsreich (Kapstadt, Simonstown, Colombo, Singapure). (Für die beiden letzten Häfen siehe Ziffer 6.) U-Bootstanker.

2. Weiterbau von Typ XI. Sein Hauptwert liegt im strategischen Druck in sehr entfernten Seegebieten. Die *artilleristische* Verwendungsmöglichkeit ist sehr zweifelhaft. Der FdU schlägt vor, das Boot unter Minderung seiner Artilleriebewaffnung nur als *schnelles* Boot mit *grossem* Aktionsradius zu bauen. Dann ist dieses Boot auch verwendbar in Verbindung mit Torpedoträgern im Atlantik (Feststellen der auslaufenden Geleitzüge bei den Lieferstaaten – Amerika –, es wird leichter Fühlung halten und leichter Fühlung wiedergewinnen können als ein langsames Boot und wird die im östlichen Teil des Atlantiks stehenden Torpedo-U-Boote heranführen bzw. ansetzen können). Dann also auch als «Flotten-U-Boot» verwendbar.

Als Bezeichnung wird «Fern-U-Boot» vorgeschlagen.

3. Damit erübrigt sich der beabsichtigte Bau der Boote Typ XII (früher Flotten-U-Boot), von dem es zudem sehr fraglich ist, ob es die gestellten Anforderungen in Bezug auf Geschwindigkeit und Aktionsradius überhaupt erfüllen kann.

Diese werden sich jedoch von dem Typ XI sicher erfüllen lassen.

4. Bau von 3 Unterseebootstankern für Brennstoff und Proviantversorgung von etwa 2'000 t und verhältnismässig *geringer* Geschwindigkeit, aber grossem Fassungsvermögen zur *Abgabe* von Brennstoff und Proviant an U-Boote.

Zusammenfassung:

Mithin ergibt sich folgende Zusammenstellung der in Bau zu gebenden U-Boote:

a) Torpedoträger; Boote des Typ VII c und IX,
b) weitreichende *Minen-XJ*-Boote mit grossem Aktionsradius; Typ X b,
c) schnelle grosse Fern-U-Boote,
d) U-Boottanker.

gez. Dönitz

Anlage 7
(zu Kapitel 19, 1. Anmerkung 7)

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine — Berlin, den 22.7.1943
K. Stb. 14 930/43 geh.
Der Reichsminister für Bewaffnung und Munition
ZA 320-2463/43 geh.

Geheim!
Gemeinschaftserlass
des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine und des Reichsministers
für Bewaffnung und Munition

Betr.: Durchführung Flottenbauprogramm 1943.

Die Sicherstellung der gesteigerten Rüstung in der Kriegsmarine und des Baues der Handelsflotte verlangt schärfste Konzentration und engste Zusammenarbeit

der Kräfte der Kriegsmarine, des Reichskommissars für die Seeschiffahrt und des Reichsministers für Bewaffnung und Munition.

Es sind deshalb folgende Vereinbarungen getroffen worden:

1. Die Bearbeitung der Typ-Skizzen neuer Schiffstypen erfolgt durch das OKM, gegebenenfalls unter Hinzuziehung von Wissenschaftlern, Konstrukteuren und Fachleuten, die der Reichsminister für Bewaffnung und Munition dem OKM benennt.

2. Für die Bearbeitung der Fertigentwürfe neuer Schiffstypen und der sich aus der Seekriegslage ergebenden notwendigen Änderungen an vorhandenen Schiffstypen wird beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition eine Schiffsbaukommission gebildet. Der Leiter der Kommission wird von dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine benannt. Die Kommission setzt sich zusammen aus dem Leiter der Kommission, etwa 6 Herren der Kriegsmarine (Seeoffizieren, Ingenieur-Offizieren und Baubeamten der Kriegsmarine), einem Herrn des Reichskommissars für die Seeschiffahrt, etwa 6 Herren aus der deutschen Technik, und zwar Wissenschaftlern, Konstrukteuren und Fertigungsfachleuten, dem Leiter des Hauptausschusses Schiffbau, den zuständigen Amtsgruppenchefs für Entwicklung und Fertigung des Reichsministers für Bewaffnung und Munition und dem Beauftragten für das Schiffbau- und Marineprogramm. Die 6 Herren aus der Kriegsmarine werden von dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, der Vertreter des Reichskommissars für die Seeschiffahrt von diesem und die 6 Herren aus Wissenschaft, Konstruktion und Fertigung von Reichsminister für Bewaffnung und Munition benannt. Die Berufung der Kommissionsmitglieder erfolgt durch den Reichsminister für Bewaffnung und Munition. Für einzelne Sonderaufgaben werden Unterkommissionen in ähnlicher Zusammensetzung gebildet. Wird in der Kommission keine Einigung erzielt, liegt die Entscheidung – soweit es sich um den Kriegsschiffbau handelt – bei der Person des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine und – soweit es sich um den Handelsschiffbau handelt – bei der Person des Reichskommissars für die Seeschiffahrt.

3. Beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition ist ein Hauptausschuss Schiffbau gebildet, der die Steuerung der Aufträge übernimmt, und zwar durch Belegen der Werften, durch Lenkung der Reparaturaufträge, Lenkung der Ersatzteillieferung und Lenkung der Zulieferungen. Das Ziel dieser Steuerung ist in erster Linie, die militärischen Belange der Seekriegsführung sicherzustellen. Die Durdikonstruktion der Fertigentwürfe, wie sie aus der Schiffbaukommission dem Hauptausschuss zur Verfügung gestellt werden, ist Angelegenheit des Hauptausschusses Schiffbau. Desgleichen übernimmt der Hauptausschuss die Kontingentierung, die Steuerung der Betriebsmittel und Werkzeugmaschinen, des Arbeitseinsatzes und die Planung der erforderlichen Bauvorhaben. Die Belegung der Werften, der Ersatzteillieferanten und Zuliefererbetriebe für Neubauten und Reparaturen erfolgt nur noch durch den Hauptausschuss bzw. durch die dafür zuständigen Ringe des Reichsministers für Bewaffnung und Munition. Hierdurch wird die Bereitstellung der erforderlichen Industriekapazität für die Kriegsmarine und die einheitliche Steuerung der Werften und Werfthilfsindustrie für die Kriegsmarine und den Reichskommissar für die Seeschiffahrt sichergestellt.

4. Die Schiffbaukommission beauftragt das Hauptamt Kriegsschiffbau mit der Durchführung von Prüfungen, Berechnungen und Entwurfsausarbeitungen.

5. Einzelne Abteilungen des Hauptamtes Kriegsschiffbau werden dem Reichsminister für Bewaffnung und Munition für Aufgaben des Hauptausschusses Schiffbau fachlich unterstellt. Personelle Unterstellung bleibt bei dem OKM.

6. In Auswirkung der oben gekennzeichneten Aufgabenteilung zwischen OKM und Reichsminister für Bewaffnung und Munition ergeben sich insbesondere bei den Oberwerftstäben und Bauaufsichten Änderungen im Aufgabengebiet. Bei diesen Dienststellen liegt für die Zukunft für die Kriegsmarine nur noch die Aufgabe der Teilerprobung und Teilabnahme, Abnahme und Erprobung von Schiffen und Booten nach Fertigstellung und Überwachung der technischen Ausführung von Neubauten und Änderungen in Übereinstimmung mit dem Fertigentwurf und der Bauvorschrift. Ein Recht zum Eingreifen in die Fertigung haben Marine-Dienststellen nicht mehr. Den Bauaufsichten und Abnahmedienststellen steht lediglich die Möglichkeit der Verweigerung der Teilerprobung bzw. Teilabnahme bei nicht sachgemässer Ausführung der Arbeiten zu.

7. Über die Aufgabenteilung der Waffen-, Munitions- und Gerätefertigung der Kriegsmarine wird an anderer Stelle entschieden.

Wir erwarten, dass alle von vorstehender Regelung betroffenen Dienststellen in Anbetracht des Ernstes der Lage sich rückhaltlos unter Einsatz aller Kräfte den ihnen zufallenden Aufgaben widmen. Es muss erreicht werden, dass durch eine Gemeinschaftsarbeit zwischen Oberkommando der Kriegsmarine und Reichsminister für Bewaffnung und Munition die unter erschwerten Verhältnissen ständig wachsenden Aufgaben der Kriegsmarine und der Handelsschiffahrt auch auf dem Gebiete des Kriegsschiffbaues gemeistert werden.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine: gez. *Dönitz*
Der Reichsminister für Bewaffnung und Munition: gez. *Speer*
Für die Richtigkeit: *Klaje,* Ministerialrat

Anlage 8
Zahlen zum deutschen U-Bootkrieg 1939/45

1. Die deutsche U-Bootwaffe verfügte am 1. 9. 1939 über 57 U-Boote.

2. Vom 1. 9. 1939 bis 8. 5. 1945 wurden von der deutschen Kriegsmarine weitere *1113* U-Boote in Dienst gestellt, davon 1099 Neubauten deutscher Werften, 4 Neubauten ausländischer Werften und 10 erbeutete ausländische U-Boote.

3. Von diesen *1170* in Dienst gestellten deutschen U-Booten kamen *863* zum Fronteinsatz und haben eine oder mehr Feindfahrten gemacht.

4. Auf Feindfahrten gingen *630* deutsche U-Boote, davon 603 durch Feindeinwirkung, 20 aus bisher ungeklärter Ursache und 7 durch Unfälle verloren.

5. Im Heimatgebiet und in den Einsatzhäfen gingen durch Feindeinwirkung (Bombenangriffe und Minen) *81* U-Boote verloren, weitere *42* durch Unfälle.

6. Bei der Räumung von Stützpunkten und bei Kriegsende wurden *215* U-Boote durch die eigene Besatzung gesprengt oder versenkt. (Ein Teil dieser Boote wurde später durch die Alliierten wieder gehoben.) 38 U-Boote wurden während des Krieges wegen irreparabler Schäden oder Überalterung ausser Dienst gestellt. *11* U-Boote wurden an fremde Marinen abgegeben bzw. beschädigt in fremden Häfen interniert. *153* U-Boote wurden bei Kriegsende in britische oder alliierte Häfen überführt.

7. Deutsche U-Boote erzielten folgende, namentlich von alliierter Seite bestätigten Erfolge gegen Kriegsschiffe (einschliesslich Minenerfolgen):

	versenkt	beschädigt		versenkt	beschädigt
Flottenflugzeugträger	3	—	Hochsee-Minensucher	10	
Geleitflugzeugträger	3	2	Unterseeboote	9	_
Schlachtschiffe	2	3	Küsten-U-Jäger	3	—
Leichte Kreuzer	5	6	Kanonenboote	1	_
Minenkreuzer	1	1	Schnellboote, Räumboote	3	1
Zerstörer	34	11	Landungsfahrzeuge	13	—
Geleitzerstörer	18	13	Depotschiffe	2	—
Fregatten	2	4	Flugzeugtender	1	—
Korvetten	26	3		149	48
Sloops	13	4			

8. Deutsche U-Boote versenkten: 2882 Handelsschiffe mit 14‘408‘422 BRT
und beschädigten: 264 Handelsschiffe mit 1‘989‘703 BRT

Von den versenkten Schiffen entfielen auf den Bereich des:

BdU (Atlantik, Indischer Ozean):	2‘462 Schiffe mit	13‘008‘833 BRT
FdU West, (Nordsee):	105 Schiffe mit	224‘615 BRT
FdU Mittelmeer:	135 Schiffe mit	532‘805 BRT
FdU Nordmeer:	29 Schiffe mit	64‘885 BRT
die Ostsee:	18 Schiffe mit	8‘600 BRT
das Schwarze Meer:	26 Schiffe mit	45‘426 BRT
Minenerfolge insgesamt:	55 Schiffe mit	199‘236 BRT

Abkürzungen und Erläuterungen

Aktionsradius: Entfernung in Seemeilen, die mit der dabei angegebenen Geschwindigkeit von einem Kriegsschiff durchlaufen werden kann.

Asdic-Gerät: Unterwasser-Ultraschall-Ortungsgerät (englisch: Allied Submarine Detecting Investigation Commitee).

Astronomische Navigation: Schiffsortbestimmung nach Gestirnen.

A Z: Aufschlagzündung des Torpedos, beim Auftreffen des Torpedos wird durch einen Schlagbolzen die Sprengladung des Torpedos zur Explosion gebracht.

Balken-Sperren: Hafeneinfahrten können durch schwimmende, quer zur Einfahrt verankerte Balken gesperrt werden.

B-Dienst: Beobachtungsdienst des feindlichen Funkverkehrs.

BdU: Befehlshaber der U-Boote.

Bold: Siehe Anmerkung 222.

BRT: Brutto-Register-Tonne. Die Register-Tonne (100 Kubikfuss = 2,83 Kubikmeter) ist ein internationales Raummass, nach dem der Raumgehalt der Handelsschiffe berechnet wird. Brutto-Raumgehalt ist der gesamte Raumgehalt des Schiffes; Netto-Raumgehalt nur der für Ladung oder Fahrgäste nutzbare Raum.

Chefsache: Bezeichnung für Schreiben militärischen Inhalts, die höchster Geheimhaltung bedürfen.

Dete-Gerät: Das deutsche Radargerät für Flugzeuge.

Do 19: Flugzeug-Typ der Dornier-Werke.

Dwars Linie: Formation von Schiffen, die auf gleichem Kurs in einer Linie nebeneinander laufen.

Echo-Ortung: Es wird ein elektrischer (über Wasser) oder ein Schall-Impuls (unter Wasser) ausgesandt, der vom Ziel wieder zum Empfänger zurückgeworfen wird, so dass das Vorhandensein des Ziels, seine Richtung und Entfernung festgestellt werden können.

FdU: Führer der U-Boote, seit 19.9.39 in BdU – Befehlshaber der U-Boote – umbenannt.

Flaggschiff: Kriegsschiff, auf dem der Befehlshaber des Schiffsverbands eingeschifft ist.

Fla-Waffen: Flugzeugabwehrwaffen.

Fortress: Britischer Flugzeugtyp.

Fu. M. B.: Funkmess-Beobachtungsgerät, das elektrische Ortungsimpulse des Gegners empfangen kann.

Funkschlüsselgespräch: Nachrichten- und Gedankenaustausch zwischen Führung und U-Boot in Form eines Gesprächs. Dies unterscheidet sich vom Telefoniegespräch dadurch, dass der gesprochene Text in eine Schlüsselmaschine diktiert wird, bei der auf einem Streifen dann der chiffrierte Text erscheint. Dieser Text wird laufend vom Funker als Morsezeichen gesendet. Bei der empfangenden Stelle werden die aufgenommenen Zeichen in die Schlüsselmaschine getastet und auf dem Streifen erscheint der ungeschlüsselte Text. Vorteil: Das Gespräch kann vom Gegner zwar mitgehört, aber nicht entziffert werden. Nachteil: 1. langsamer als gesprochenes Gespräch, 2. Gegner kann Gesprächspartner einpeilen.

Funkstille: Jede Abgabe von Funksprüchen wird unterlassen.

F. W.: Flugzeugtyp Focke-Wulf.

Gkdos: Geheime Kommandosache. Schreiben militärischen Inhalts, das besonders geheim zu halten ist.

Geleitschutz: Der Schutz eines Geleitzuges durch Kriegsschiffe oder Flugzeuge.

Geleitzug (Konvoi): Zusammenfahren von Handelsschiffen unter dem Schutz von Kriegsschiffen.

Britische Geleitzughezeichnungen:

HG: Gibraltar – England,
OG: England – Gibraltar,
HX: Halifax (Neuschottland) – England,
ON: England – Halifax,
SC: Sydney (Neuschottland) – England,
ONS: England – Sydney,
SL: Sierra Leone (Westafrika) – England,
OS: England – Sierra Leone,
WS: Truppentransporte nach dem Nahen Osten.

He 177: Flugzeugtyp der Heinkel-Werke.

Ju 88: Flugzeugtyp der Junkers-Werke.

KG 40: Kampfgeschwader 40.

Konvoi: Siehe Geleitzug.

K. T. B.: Kriegstagebuch.

Kurzsignale für Meldungen der U-Boote: Nach einem besonderen Code-Buch konnten von den U-Booten umfangreiche Meldungen durch einen nur wenige Buchstaben umfassenden Funkspruch gemacht werden, der wegen seiner Kürze schwer vom Gegner eingepeilt werden konnte.

Längsstahilität eines U-Boots: Die Stabilität des U-Boots unter Wasser in seiner Längsachse. U-Boote mit schlechter Längsstahilität neigten dazu, sich auf den Kopf zu stellen.

Leigh-Lights: Auf englischen Flugzeugen verwandte, starke Scheinwerfer.

LG-Schiessen: Schiessen mit Leuchtgranaten, um in ihrem Licht bei Nacht den Gegner erkennen zu können.

Liberator: Britischer Flugzeugtyp.

MZ: Magnetzündung, siehe Anmerkung 61.

Netzsperre: Hafeneinfahrten oder See-Engen können durch an verankerten Bojen hängende Stahlnetze gegen U-Boote abgesperrt werden.

ObdM: Oberbefehlshaber der Kriegsmarine.

OKW: Oberkommando der Wehrmacht.

Pi A und B: Zündpistole des Torpedos, die sowohl beim Aufschlag des Torpedos wie auch magnetisch beim Unterschiessen des Ziels zündet.

Peilzeichen: Ein Flugzeug oder Kriegsfahrzeug, das am Gegner Fühlung hält, kann auf Funkwellen Zeichen senden, die von anderen Streitkräften eingepeilt werden können, so dass sie die Richtung festzustellen vermögen, in der der Gegner steht, und an ihn herankommen können.

Prisenordnung: Enthält die internationalen Regeln für den Handelskrieg.

Pulk: Ungeleitetes Zusammenfahren mehrerer Handelsschiffe.

Radar: Name des englischen Funkortungsgerätes.

Schalter Stellung A: Einstellung der Torpedozündung als Aufschlagzündung.

Schleichfahrt: Unterwasserfahrt des U-Boots mit geringstmöglicher und damit möglichst geräuschloser Fahrt.

Sloop: Schaluppe. Englisches Kriegsschiff für Bewachungs- und Geleitzwecke.

sm: Seemeile (= 1852 m).

SSS: Von der britischen Admiralität ab Kriegsbeginn bei Sichten von U-Booten angeordnete Funkmeldung der Handelsdampfer.

Stab SKL: Stab der Seekriegsleitung.

T-I.-Inspekteur: Inspekteur des Torpedowesens der deutschen Kriegsmarine.

TMB: Grund-Mine mit 400 bis 500 kg Sprengstoff, die aus einem U-Boot-Torpedorohr ausgestossen werden konnte.

TMC: Dasselbe mit 1'000 kg Sprengstoff.

Torpedo facher: Gleichzeitiges Abschiessen mehrerer Torpedos, deren Laufbahnen fächerförmig auseinandergehen.

t: Tonne (= 1'000 kg). Gewichtsmass, nach dem die Grösse, d.h. die Wasserverdrängung, das Deplacement (= dem Gewicht der vom Schiff verdrängten Wassermenge) eines Kriegsschiffes berechnet wird.

T. V. A.: Torpedo-Versuchs-Anstalt der deutschen Kriegsmarine.

T. E. K.: Torpedo-Erprobungs-Kommando der deutschen Kriegsmarine.

Typverdrängung: Wasserverdrängung eines Kriegsschiffes, berechnet nach den Bestimmungen des Washingtoner Seerüstungsabkommens: das Kriegsschiff bei voller Ausrüstung, aber ohne Brennstoff und Kesselspeisewasser.

U-Bootfalle: Ein als Handelsschiff getarntes Kriegsschiff, das U-Boote anlocken und diese dann durch plötzlichen Angriff vernichten soll.

Überwasser-Raider: Zum Handelskrieg bestimmte Überwasser-Kriegsschiffe oder Hilfskriegsschiffe.

U-Jagdgruppe: Gruppe von Kriegsschiffen, die der Bekämpfung von U-Booten dienen.

Unterstützungsgruppe (Support-Group): U-Jagdgruppe, die von den Engländern der Sicherung eines Geleitzuges zugeteilt wurde.

VLR-Flugzeug: «Very-Long-Range»-Flugzeug; britische Bezeichnung viermotoriger weitreichender Bomber.

Wasserbombe: Grosser Sprengstoff körper, der je nach Einstellung auf verschiedenen Wassertiefen zur Explosion gebracht werden kann, um getauchte U-Boote zu bekämpfen.

Namenverzeichnis